

9M | 2019

Hapag-Lloyd AG

Quartals- finanz- bericht

1. Januar bis
30. September 2019

KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD QUARTALSFINANZBERICHT 9M 2019

		1.7.– 30.9. 2019	1.7.– 30.9. 2018	1.1.– 30.9. 2019	1.1.– 30.9. 2018	Ver- änderung absolut
Operative Kennzahlen¹						
Schiffe insgesamt		231	222	231	222	9
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.670	1.596	1.670	1.596	74
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.556	2.553	2.556	2.553	2
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.084	1.055	1.075	1.032	43
Transportmenge	TTEU	3.045	3.052	9.011	8.900	111
Umsatzerlöse	Mio. EUR	3.244	3.055	9.482	8.486	996
EBITDA	Mio. EUR	554	385	1.511	812	699
EBIT	Mio. EUR	253	208	643	299	344
Konzernergebnis	Mio. EUR	150	113	297	13	284
Ergebnis je Aktie	EUR	0,85	0,64	1,63	0,03	1,60
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	652	318	1.537	730	807
Renditekennzahlen¹						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	17,1	12,6	15,9	9,6	6,4 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	7,8	6,8	6,8	3,5	3,3 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) ²	%	7,6	6,8	6,5	3,1	3,4 ppt
Bilanzkennzahlen zum 30. September¹						
Bilanzsumme	Mio. EUR	16.695	15.301	16.695	15.301	1.393
Eigenkapital	Mio. EUR	6.713	6.259	6.713	6.259	454
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	40,2	40,9	40,2	40,9	-0,7 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	9.981	9.042	9.981	9.042	940
Finanzkennzahlen zum 30. September¹						
Finanzschulden	Mio. EUR	6.756	6.018	6.756	6.018	738
Liquide Mittel	Mio. EUR	581	657	581	657	-76

In den Tabellen und Grafiken dieses Quartalsfinanzberichts können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Hinweis: Durch die erstmalige Anwendung von IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ zum 1. Januar 2019 sind die Angaben der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage für die ersten 9 Monate Jahres 2019 nur eingeschränkt mit dem Vorjahr vergleichbar. Vorjahreswerte beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf die Vorschriften für Leasingverträge nach IAS 17. Zusätzlich wurden infolge der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung die Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

¹ Operative Kennzahlen und Renditekennzahlen beziehen sich auf die jeweilige Berichtsperiode. Der Vergleich der Bilanzkennzahlen und der Finanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2018.

² Die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) errechnet sich als Verhältniszahl zwischen dem operativen Ergebnis nach Steuern (NOPAT) und dem Investierten Kapital (Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten). Die Kennzahl wird auf einer annualisierten Basis und in US-Dollar berechnet.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN 9M 2019

- Transportmenge steigt in den ersten 9 Monaten des Jahres 2019 um 1,2 % im Vergleich zum Vorjahr
- Positive Frachtratenentwicklung: Die Frachtrate liegt mit 1.075 USD/TEU um 4,2 % oberhalb des Vorjahresniveaus (9M 2018: 1.032 USD/TEU)
- Ein leichter Anstieg der durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreise¹ um 19 USD auf 425 USD pro Tonne (9M 2018: 406 USD pro Tonne) führt zu einem Anstieg der Aufwendungen für Brennstoff um 10,6 %
- Transportaufwendungen steigen um 3,5 % im Vergleich zum Vorjahr. Grund ist der gestiegene Bunkerverbrauchspreis, ein stärkerer US-Dollar im Vergleich zum Euro sowie eine Erhöhung der Charterkosten. Die Erstanwendung von IFRS 16 führt hingegen zu einer Reduzierung innerhalb der Transportaufwendungen
- Deutlich positives EBITDA in Höhe von 1.510,5 Mio. EUR in den ersten 9 Monaten 2019 (9M 2018: 812,0 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein positiver Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 341,2 Mio. EUR. EBITDA-Marge liegt in den ersten 9 Monaten bei 15,9 % (9M 2018: 9,6 %)
- Durch die Erstanwendung von IFRS 16 steigen die Abschreibungen in den ersten 9 Monaten des Jahres um 69,2 % auf insgesamt 867,7 Mio. EUR (9M 2018: 512,9 Mio. EUR)
- Operatives Ergebnis (EBIT) liegt mit 642,8 Mio. EUR (inklusive IFRS 16 Effekt von rd. 22,8 Mio. EUR) ebenfalls deutlich über Vorjahresniveau (9M 2018: 299,1 Mio. EUR)
- Konzernergebnis von 296,7 Mio. EUR (inklusive IFRS 16 Effekt von rd. -26,9 Mio. EUR) substantiell über Vorjahresniveau (9M 2018: 12,5 Mio. EUR)
- Starker operativer Cashflow in Höhe von 1.536,9 Mio. EUR (9M 2018: 729,5 Mio. EUR), positiv beeinflusst durch die Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 355,0 Mio. EUR
- Insgesamt positive Ergebnisauswirkung des stärkeren US-Dollars im Vergleich zum Euro
- Liquiditätsreserve beträgt 1.098,7 Mio. EUR zum 30. September 2019
- Vorzeitige Rückführung der in 2022 fälligen Anleihe in Höhe von 450 Mio. EUR als Bestandteil des Entschuldungsplans
- Anstieg der Bilanzsumme auf 16.694,7 Mio. EUR gegenüber dem Niveau zum 31. Dezember 2018, wesentlich bedingt durch die Erstanwendung von IFRS 16
- Eigenkapitalquote sinkt aufgrund von IFRS 16 leicht auf 40,2 % (31. Dezember 2018: 40,9 %)

¹ Gewichteter Durchschnitt MFO & MDO

Disclaimer: Der vorliegende Bericht enthält Aussagen, die die zukünftige Entwicklung von Hapag-Lloyd betreffen. Aufgrund von Marktschwankungen, der Entwicklung der Wettbewerbssituation und der Weltmarktpreise für Rohstoffe sowie Veränderungen der Wechselkurse und des wirtschaftlichen Umfelds können die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den erwarteten abweichen. Es ist weder beabsichtigt, noch übernimmt Hapag-Lloyd eine gesonderte Verpflichtung, zukunftsbezogene Aussagen zu aktualisieren, um diese an Ereignisse oder Entwicklungen nach dem Datum dieses Berichts anzupassen.

In den Tabellen und Grafiken dieses Berichts können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 14. November 2019 veröffentlicht

INHALT

3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

3 Geschäftstätigkeit

5 Konzernziele und -strategie

8 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren

9 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen

11 Wirtschaftsbericht

11 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

12 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

14 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns

15 Ertragslage des Konzerns

20 Finanzlage des Konzerns

22 Vermögenslage des Konzerns

24 Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

24 Risiko- und Chancenbericht

25 Prognosebericht

27 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen

28 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

28 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

29 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

30 Konzernbilanz

32 Konzernkapitalflussrechnung

34 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

36 Verkürzter Konzernanhang

58 Vorläufiger Finanzkalender 2020

59 Impressum

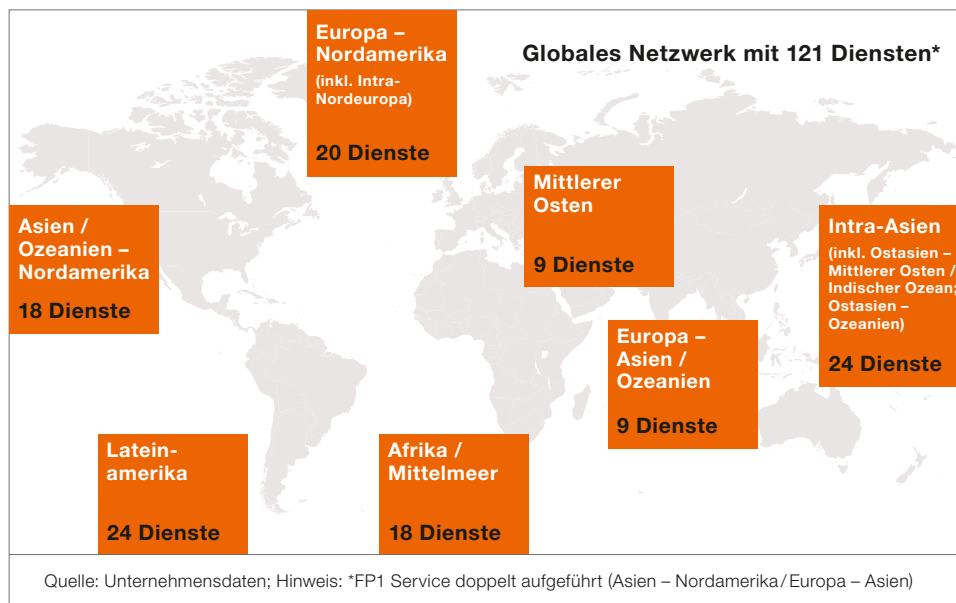
KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Hapag-Lloyd Konzern ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Containerlinienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Das Kerngeschäft umfasst vor allem den Transport von Containern über See, aber auch das Angebot des Transports von Tür zu Tür.

Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht zum 30. September 2019 aus 231 Containerschiffen (30. September 2018: 222). Der Konzern verfügt derzeit über 392 Vertriebsstellen in 129 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 121 Diensten weltweit. In den ersten 9 Monaten des Jahres 2019 betreute Hapag-Lloyd global rd. 27.800 Kunden.

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Seit dem 1. April 2017 betreibt Hapag-Lloyd zusammen mit Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan) („K“ Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan) (MOL), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan) (NYK) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. Die japanischen Allianzpartner fusionierten ihre Containerschiffahrtsaktivitäten zum 1. April 2018 und firmieren seitdem als Ocean Network Express (ONE).

Zum 30. September 2019 deckt die THE Alliance mit rd. 250 Containerschiffen alle Ost-West-Fahrtgebiete ab.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld. Transaktionen werden überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit und die entsprechende Finanzierung der Investitionen. Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer wesentlichen Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Für Zwecke der Berichterstattung werden die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Konzerns mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Konzernkapitalflussrechnung sowie die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen, Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Veränderungen im Vorstand der Hapag-Lloyd AG

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 17. Dezember 2018 wurde Herr Dr. Maximilian Rothkopf zum neuen Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 1. Mai 2019 bestellt. Als Nachfolger des Vorstandsmitglieds Anthony J. Firmin der zum 30. Juni 2019 in den Ruhestand gegangen ist, hat Herr Dr. Rothkopf die Position des COO inne.

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG zeichnet sich durch 5 Großaktionäre aus, die insgesamt zusammen rd. 95,5 % des Grundkapitals der Gesellschaft halten. Dazu zählen die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV), die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) und die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne) sowie die Qatar Holding LLC für die Qatar Investment Authority (QIA) und der Public Investment Fund Saudi Arabia (PIF). Zudem haben sich die CSAV, die HGV und die Kühne Maritime GmbH in einer Aktionärsvereinbarung (im sog. Shareholders' Agreement) geeinigt, ihre Stimmrechte an den Aktien der Hapag-Lloyd AG durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht auszuüben, und treffen somit wichtige Entscheidungen gemeinsam. Im Verlauf des dritten Quartals 2019 erhöhte die CSAV ihren Anteil an Hapag-Lloyd auf insgesamt 27,8 % und Kühne seinen Anteil auf insgesamt 29,2 %.

Zum 30. September 2019 stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG wie folgt dar:

in %	
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	29,2
CSAV Germany Container Holding GmbH	27,8
Qatar Holding Germany GmbH	14,5
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
The Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	4,5
Gesamt	100,0

KONZERNZIELE UND -STRATEGIE

Vorrangiges strategisches Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns ist ein langfristiges profitables Wachstum, gemessen an der Entwicklung der Transportmenge sowie der operativen Kenngrößen EBITDA und EBIT sowie der Rendite auf das investierte Kapital (ROIC).

Die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten ist die Basis für das angestrebte organische Wachstum von Hapag-Lloyd.

Für 2019 prognostiziert IHS Markit (September 2019) einen Anstieg des weltweiten Containertransportvolumens um 1,9 % auf rd. 145 Mio. TEU. Grundsätzlich strebt Hapag-Lloyd ein organisches Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums an.

Die zentralen internen Steuerungsgrößen des operativen Geschäfts sind das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) sowie das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Die Entwicklung dieser Finanzkennzahlen ist im Abschnitt „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns“ dargestellt. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse sowie Brutto-Cashflows. Es ist insbesondere für kapitalintensive Unternehmen von besonderer Bedeutung. Hapag-Lloyd nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitionsentscheidungen.

Wesentliche Einflussfaktoren für die Entwicklung der operativen Ergebnisgrößen sind Transportmenge, Frachtrate, US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten inklusive Bunkerpreis.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cashflows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine ausreichende Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung, sind für den Hapag-Lloyd Konzern auch im Geschäftsjahr 2019 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 30. September 2019 verfügt der Hapag-Lloyd Konzern über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 1.098,7 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 1.133,0 Mio. EUR).

Strategy 2023

Im November 2018 hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG im Rahmen eines Kapitalmarkttagess erstmals über die neue Strategie („Strategy 2023“) des Konzerns berichtet. Im Konzernlagebericht des Geschäftsberichts 2018 wurde die Strategy 2023 auf den Seiten 62 ff. zudem ausführlich beschrieben.

Die 3 Kernziele der Strategy 2023 lauten:

- Qualitätsführerschaft
- Den Fortbestand als Global Player zu sichern
- Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus

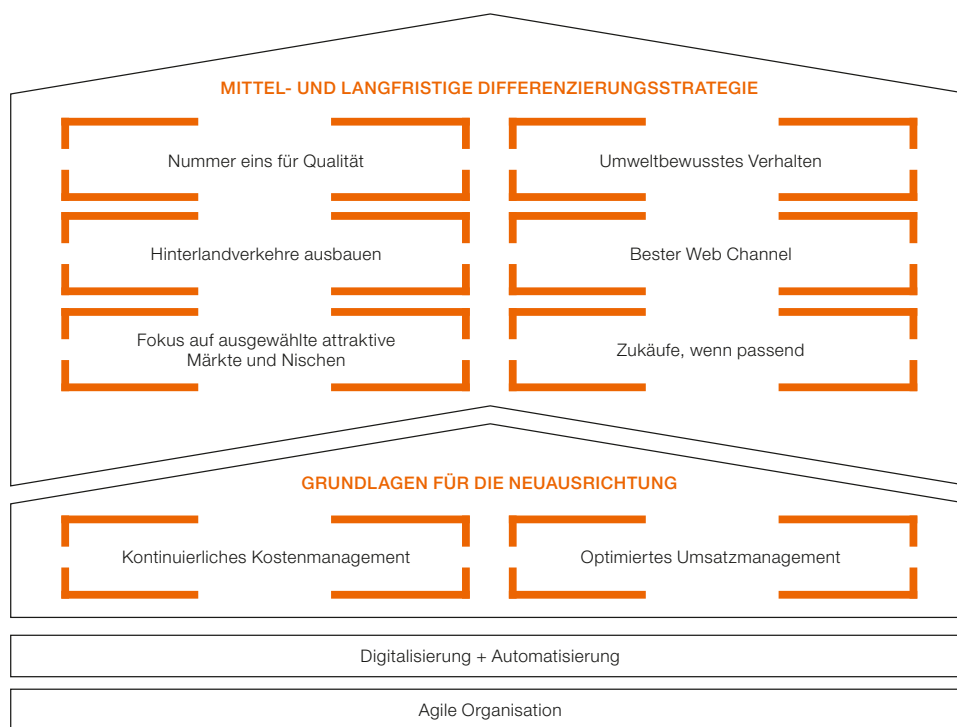
Der Fokus der Strategy 2023 liegt auf Qualitätsführerschaft und profitabilem Wachstum, basierend auf einem kontinuierlichen und konsequenten Kosten- und Umsatzmanagement sowie der Verbesserung der internen Prozesse durch höhere Agilität und das Nutzen technologischer Chancen, etwa durch Digitalisierung und Automation.

Zur Sicherstellung einer wettbewerbsfähigen Gesamtkostenstruktur hat Hapag-Lloyd bereits eine Vielzahl von Projekten initiiert. Dank verbesserter Kostenstrukturen wird erwartet, dass bis zum Jahr 2021 ein Ergebnisbeitrag in einer Größenordnung zwischen 350–400 Mio. USD pro Jahr realisiert werden kann. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG bewertet die bisher realisierten Kosteneinsparungen positiv und ist zuversichtlich, bereits im Jahr 2019 einen 3-stelligen Millionenbetrag erzielen zu können.

Auch im Umsatzmanagement sind bereits die wesentlichen Stellschrauben zu einer Optimierung identifiziert und erste Maßnahmen eingeleitet. Zudem wurden auch bereits erste Digitalisierungsmaßnahmen, wie beispielsweise der Web Channel mit Quick Quotes, umgesetzt.

Der Planungszeitraum für die Strategy 2023 läuft bis Ende des Jahres 2023. Somit werden im Jahr 2019 zwar weitere Umsetzungsschritte erfolgen, jedoch wird der größte Teil der Maßnahmen sowie Auswirkungen auf das finanzielle Ergebnis hauptsächlich in den darauffolgenden Jahren erfolgen.

Die wichtigsten Elemente der Strategy 2023 sind im nachfolgenden Schaubild dargestellt. Den Kern bildet dabei die klare Differenzierung von Wettbewerbern.



Die finanziellen Steuerungsgrößen des Hapag-Lloyd Konzerns bleiben auch weiterhin das EBITDA und das EBIT. Hapag-Lloyd strebt darüber hinaus eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital (Return on Invested Capital (ROIC)), die zumindest den durchschnittlichen Kapitalkosten des Unternehmens (WACC) entspricht. Der Schuldenabbau hat weiterhin Priorität, bis Ende 2023 soll ein Verhältnis von

Nettoverschuldung zu EBITDA von unter oder gleich 3,0x erreicht werden. Darüber hinaus strebt Hapag-Lloyd eine Eigenkapitalquote von über 45 % sowie eine Liquiditätsreserve von etwa 1,1 Mrd. USD an.

Neben den finanziellen Kennzahlen wurden folgende nichtfinanzielle Ziele neu definiert:

Die Qualitätsführerschaft soll über einen Net Promoter Score (NPS) gemessen werden. Zudem sollen die Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit verbessert, das Pünktlichkeitsversprechen klar definiert und die technischen Voraussetzungen geschaffen werden, um die Pünktlichkeit standardisiert zu messen und hierüber zu berichten.

Hapag-Lloyd hat das Ziel, den Anteil von sog. „Door-to-Door“-Geschäften auf über 40 % bis 2023 zu steigern. Diese Ladung erfordert zusätzliche Dienstleistungen, die Hapag-Lloyd den Kunden anbietet und bei denen es möglich ist, einen höheren Umsatz und eine höhere Marge zu erzielen.

Hapag-Lloyd strebt einen globalen Marktanteil (weltweit exkl. Intra-Asien) von mehr als 10 % an. Zur Erreichung dieses Ziels möchte Hapag-Lloyd insbesondere in attraktiven Wachstumsmärkten sowie im Bereich der Spezial- und Reefertransporte seine Präsenz ausbauen. In diesen Bereichen sieht Hapag-Lloyd bereits heute seine Stärke.

Der Erfolg der Digitalisierungsstrategie soll sich unter anderem daran messen lassen, dass die Volumina, die über den Web Channel gebucht werden, einen Anteil von 15 % des Gesamtvolumens in 2023 ausmachen.

Als traditionell umweltbewusstes Unternehmen ist es selbstverständlich für Hapag-Lloyd, dass das Unternehmen die verschärften Umweltauflagen, beispielsweise IMO 2020, einhalten wird und die nötigen technischen und organisatorischen Änderungen mit größter Sorgfalt umsetzt. Im Rahmen der ab 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxid ausstoßes wird Hapag-Lloyd neben der überwiegenden Nutzung von schwefelarmen Treibstoff auch Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf 10 größeren Containerschiffen installieren sowie durch die Umrüstung eines Großschiffs den Betrieb mit Flüssiggas (LNG) testen.

Die Strategy 2023 inklusive der oben genannten Ziele wird mit dem Fortschritt der Strategieimplementierung weiter konkretisiert und – soweit erforderlich – an sich verändernde Rahmenbedingungen flexibel angepasst.

Im Geschäftsjahr 2019 liegt der Fokus auf:

- Der Strategy 2023
- Der Realisierung weiterer Kosteneinsparungen, die bis 2021 ein Niveau von 350–400 Mio. USD p. a. erreichen sollen
- Der weiteren Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Erlösqualität
- Der Weiterentwicklung der Zusammenarbeit in der THE Alliance
- Der technischen und organisatorischen Vorbereitung auf die neuen Abgasnormen der IMO

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBITDA und das EBIT, das Transportvolumen und die Frachtrate. Das Transportvolumen und die Frachtrate sind wichtige Einflussgrößen für die Umsatzentwicklung. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren in den ersten 9 Monaten 2019 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt. Seit dem Geschäftsjahr 2015 wird die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) zusätzlich als Messgröße verwendet.

Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit After Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich Ertragsteuern, mit dem Invested Capital zum Stichtag. Invested Capital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

Die Berechnung des Return on Invested Capital ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	Mio. EUR		Mio. USD	
	9M 2019	9M 2018	9M 2019	9M 2018
Langfristige Vermögenswerte	14.213,5	12.757,3	15.524,2	14.775,6
Vorräte	215,3	269,5	235,1	312,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.290,0	721,9	1.409,0	836,1
Sonstige Aktiva	394,5	750,5	430,9	869,2
Summe Vermögenswerte	16.113,3	14.499,2	17.599,2	16.793,0
Rückstellungen	785,3	573,3	857,7	664,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.835,7	1.718,2	2.004,9	1.990,0
Sonstige Verbindlichkeiten	604,3	336,6	660,2	389,9
Summe Schulden	3.225,2	2.628,1	3.522,8	3.044,0
Invested Capital	12.888,1	11.871,1	14.076,4	13.749,0
EBIT	642,8	299,1	722,2	357,4
Steuern	30,3	28,3	34,0	33,8
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	612,5	270,8	688,2	323,6
Return on Invested Capital (ROIC)			6,5 %	3,1 %

ROIC in USD, gerundet, aggregiert und auf Jahresbasis berechnet. Infolge der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

Die optimale Ausnutzung der vorhandenen Schiffs- und Containerkapazitäten hat einen wesentlichen Einfluss auf die Erreichung eines langfristig profitablen Wachstums. Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Grundlagen für das angestrebte profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd.

Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 30. September 2019 besteht die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 231 Containerschiffen (31. Dezember 2018: 227 Schiffe). Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis.

Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte beträgt zum 30. September 2019 1.670.417 TEU und ist somit gegenüber dem 31. Dezember 2018 (1.643.371 TEU) annähernd unverändert geblieben. Der Anteil der gecharterten Schiffe von Hapag-Lloyd beträgt zum 30. September 2019 basierend auf den Stellplatzkapazitäten rd. 37 % (31. Dezember 2018: rd. 36 %).

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd beträgt zum 30. September 2019 (kapazitätsgewichtet) 8,6 Jahre. Mit 7.231 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 18 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der 10 größten Containerlinienreedereien (30. September 2019: 6.116 TEU) und um rd. 71 % über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte (30. September 2019: 4.237 TEU).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 30. September 2019 über 1.557.700 (31. Dezember 2018: 1.554.423) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.555.867 TEU (31. Dezember 2018: 2.559.316 TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der geleasteten Container beträgt zum 30. September 2019 rd. 46 % (31. Dezember 2018: 48 %). Zur Unterstützung des weiteren Wachstums in dem strategisch wichtigen Reefer-Segment, hat Hapag-Lloyd im Juni 2019 eine Bestellung für 13.420 neue Kühlcontainer in Auftrag gegeben. Per 30. September 2019 sind rd. 7.000 Kühlcontainer ausgeliefert. Die Auslieferung der restlichen Container ist bis Ende November 2019 geplant. In diesem Zusammenhang startet Hapag-Lloyd zusätzlich die flottenweite Ausstattung der Reefer-Flotte mit neuester IOT-Monitoring-Technologie (Internet of Things). Die daraus entstehenden Kundenprodukte werden unter dem Namen Hapag-Lloyd LIVE vermarktet und umfassen unter anderem GPS-Ortung in Echtzeit, Informationen zur Temperatur im Inneren des Containers und ein Benachrichtigungssystem/ Alarmmanagement.

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasst zum 30. September 2019 121 Dienste (31. Dezember 2018: 119 Dienste).

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.9.2019	31.12.2018	30.9.2018
Anzahl der Schiffe	231	227	222
davon			
Eigene Schiffe ¹	112	112	112
Gecharterte Schiffe	119	115	110
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.670	1.643	1.596
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.556	2.559	2.553
Anzahl Dienste	121	119	118

¹ Inklusive 17 Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende. Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

In den ersten 9 Monaten des Jahres 2019 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 3,3 Mio. Tonnen und lag damit auf Vorjahresniveau (9M 2018: rd. 3,3 Mio. Tonnen). Davon entfielen rd. 15 % (9M 2018: rd. 12 %) auf Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphure (0,1 %), MDO). Die Effizienz der Containerschiffsflotte zeigt sich auch in den Bunkerverbrauchsdaten pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) von 2,6 Tonnen (9M 2018: 2,8 Tonnen). Pro transportiertem TEU reduzierte sich der Bunkerverbrauch gegenüber dem Vorjahr auf 0,36 Tonnen pro TEU (9M 2018: 0,37 Tonnen pro TEU).

Hapag-Lloyd verfügt seit dem Zusammenschluss mit der UASC über eine sehr junge und effiziente Flotte. Die sich aus dem Marktwachstum ergebenden kurzfristigen Wachstumsperspektiven und Skaleneffekte im Schiffsbetrieb können mit der bestehenden Flotte, zusätzlichen Charterschiffen sowie zusammen mit den Partnern in der THE Alliance realisiert werden. Um mittelfristig wettbewerbsfähig bleiben zu können, geht der Vorstand der Hapag-Lloyd AG jedoch davon aus, dass der Konzern zu gegebener Zeit wieder in neue Schiffssysteme investieren wird. Im Rahmen der ab 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxidausstoßes wird Hapag-Lloyd zudem Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf 10 größeren Containerschiffen installieren sowie durch die Umrüstung eines Großschiffs den Betrieb mit Flüssiggas (LNG) testen.

Kunden

Ein weiterer wichtiger Werttreiber für die Unternehmensentwicklung sind die langjährigen und engen Geschäftsbeziehungen zu Kunden. Ein globales Betreuungsteam pflegt die Beziehungen zu Großkunden. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer nachhaltigen Kundenbeziehung.

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 27.800 Kunden durch (9M 2018: rd. 27.100).

Mitarbeiter

Zum 30. September 2019 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 12.953 Mitarbeiter (30. September 2018: 12.661). Davon entfielen 10.627 Personen auf den Landbereich (30. September 2018: 10.437) und 2.076 Mitarbeiter auf den Seefahrtsbereich (30. September 2018: 1.963). Zudem beschäftigte Hapag-Lloyd zum 30. September 2019 250 Auszubildende (30. September 2018: 261).

Anzahl Mitarbeiter

	30.9.2019	31.12.2018	30.9.2018
Seebereich	2.076	1.970	1.963
Landbereich	10.627	10.561	10.437
Auszubildende	250	234	261
Gesamt	12.953	12.765	12.661

WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Für 2019 und 2020 erwarten die Konjunktexperten des Internationalen Währungsfonds (IWF) ein globales Wirtschaftswachstum von 3,0 % bzw. 3,4 % (IWF, World Economic Outlook Oktober 2019). Gegenüber der im Juli 2019 veröffentlichten Prognose hat das IWF seine Wachstumserwartung für 2019 um 0,2 Prozentpunkte und 2020 um 0,1 Prozentpunkte gesenkt. Laut Aussage des IWF ist dies die niedrigste Wachstumsrate seit der Finanzkrise 2008–2009. Die aktuelle Prognose berücksichtigt dabei den weltweiten Anstieg von Handelsbeschränkungen sowie die allgemein steigende Unsicherheit in Bezug auf den Welthandel und die anhaltenden geopolitischen Spannungen. Die prognostizierte Belebung im Jahr 2020 geht weitestgehend von einer Erholung der Wirtschaft in Schwellenländern wie z. B. der Türkei, Argentinien, Iran, Brasilien und Saudi-Arabien aus.

Für das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen erwartet der IWF gem. der aktuellen Prognose in 2019 ein Wachstum um 1,1 % gegenüber dem Vorjahr. Damit hat das Institut seine Prognose vom April 2019 noch einmal deutlich um 1,4 Prozentpunkte gesenkt. Für das Jahr 2020 wird von einem Anstieg um 3,2 % ausgegangen (Juli-prognose: 3,7 %).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2020e	2019e	2018	2017	2016	2015	2014
Wachstum Weltwirtschaft	3,4	3,0	3,6	3,8	3,4	3,4	3,6
Industrienationen	1,7	1,7	2,2	2,4	1,7	2,3	2,1
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,6	3,9	4,5	4,8	4,6	4,3	4,7
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,2	1,1	3,7	5,5	2,2	2,8	3,9

Quelle: IWF Oktober 2019

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Auf Basis der aktuellen Prognosen könnte die globale Containertransportmenge im Jahr 2019 auf rd. 146 Mio. TEU ansteigen (IHS Markit, September 2019). Die weltweite Transportmenge der Containerschifffahrt wird somit nach Einschätzung des Branchendienstes IHS Markit im Jahr 2019 mit 1,9 % erneut stärker als der prognostizierte Anstieg des Welthandels zunehmen. Gegenüber der letzten Veröffentlichung vom Mai 2019 hat IHS seine Prognose deutlich um 1,9 Prozentpunkte gesenkt. Allerdings hat das Institut abermals im Rahmen der Veröffentlichung seine Prognosemethodik geändert und somit auch Vorjahreswerte angepasst. Die Vergleichbarkeit mit vorherigen Veröffentlichungen ist daher nur eingeschränkt möglich. Für den Zeitraum 2020 bis 2024 geht der Branchendienst IHS Markit derzeit von einem jährlichen Wachstum des globalen Containertransportaufkommens von durchschnittlich 3,4 % aus. Damit bleibt die Containerschifffahrt weiterhin eine Wachstumsbranche.

Entwicklung der Containertransportmenge in Mio. TEU

in %	2020e	2019e	2018	2017	2016	2015	2014
Mio. TEU	149	146	143	140	133	131	131
Wachstumsrate in %	2,6	1,9	1,9	5,4	1,4	0,3	–

Quelle: IHS Markit (September 2019). IHS-Methodik gegenüber Mai 2019 geändert. Vergleichbarkeit mit vorherigen Veröffentlichungen nur eingeschränkt möglich.

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte betrug zum Jahresbeginn 2019 rd. 22,0 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q3 2019, Oktober 2019). Die global verfügbare Transportkapazität dürfte auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und den erwarteten Auslieferungen 2019 um rd. 0,8 Mio. TEU und 2020 um rd. 0,9 Mio. TEU zunehmen (Drewry Container Forecaster Q3 2019, Oktober 2019). Darin enthalten sind die im laufenden Geschäftsjahr erwarteten Verschiebungen von Auslieferungen sowie die erwarteten Verschrottungen. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe von ca. 2,3 Mio. TEU (MDS Transmodal, Oktober 2019) liegt mit rd. 10 % der derzeitigen Weltcontainerflottenkapazität (rd. 23 Mio. TEU per Oktober 2019) weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 61 % sowie dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 16 %).

In den Monaten Januar bis September 2019 wurden Aufträge für den Bau von 45 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 0,3 Mio. TEU (Gesamtjahr 2018: rd. 1,2 Mio. TEU Kapazität [Clarksons Research, Oktober 2019]) vergeben.

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2020e	2019e	2018	2017
Kapazität Jahresanfang	22,9	22,0	20,8	20,1
Geplante Auslieferungen	1,4	1,1	1,5	1,5
Erwartete Verschrottungen	0,4	0,2	0,1	0,4
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,1	0,1	0,2	0,4
Nettokapazitätswachstum	0,9	0,8	1,2	0,7

Quelle: Drewry Container Forecaster Q3 2019, Oktober 2019. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet. Rundungsdifferenzen können sich durch Änderungen in den Datenbanken ergeben.

Dem prognostizierten Nettokapazitätsanstieg von 0,8 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q3, Oktober 2019) steht ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 2,7 Mio. TEU im Jahr 2019 gegenüber (IHS Markit, September 2019).

Der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte fällt aufgrund der Verschrottung älterer und ineffizienter Schiffe und Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe regelmäßig niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität aus. Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten 9 Monaten 2019 insgesamt 102 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 0,8 Mio. TEU in Dienst gestellt (9M 2018: 133 Schiffe, Transportkapazität: rd. 1,0 Mio. TEU). Nachdem die Verschrottung von ineffizienten Schiffen im Jahr 2018 mit rd. 0,1 Mio. TEU deutlich unter den Werten der Vorjahre (2017: 0,4 Mio. TEU; 2016: 0,7 Mio. TEU) lag, soll sie gemäß Angaben des Branchendienstes Drewry (Container Forecaster Q3, Oktober 2019) im Jahr 2019 mit rd. 0,2 Mio. TEU wieder leicht ansteigen. Zu Jahresbeginn war Drewry von einem Anstieg der Verschrottungen auf rd. 0,5 Mio. TEU ausgegangen (Drewry Container Forecaster 4Q 2018). In den ersten 9 Monaten 2019 lagen die Verschrottungen gemäß Clarksons bei rd. 0,1 Mio. TEU.

Die Kapazität der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe betrug per Ende September 2019 (Alphaliner Weekly, Oktober 2019) rd. 0,8 Mio. TEU was rd. 3,3 % der Weltflotte entspricht. Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU.

Branchenkonsolidierung und Allianzen

Seit Beginn des zweiten Quartals 2017 existieren die 3 folgenden Allianzen: die „2M“ Allianz, bestehend aus den beiden Marktführern Maersk Line (Dänemark) (Maersk) und Mediterranean Shipping Company S.A. (Schweiz) (MSC), die bereits Anfang 2015 ihren Betrieb aufnahm, und die „Ocean Alliance“ bestehend aus CMA CGM S.A. (Frankreich), inklusive des Tochterunternehmens APL (Singapur), China COSCO Shipping (China) (COSCO), inklusive der von COSCO im Juli 2018 übernommenen Orient Overseas (International) Limited (Hongkong) (OOIL), und Evergreen Marine Corp. Ltd. (Taiwan) (Evergreen). Hapag-Lloyd betreibt zusammen mit Ocean Network Express (Singapur) (ONE) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. ONE ging aus der Fusion der 3 japanischen Allianzpartner Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan) („K“ Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan) (MOL) und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan) (NYK) zum 1. April 2018 hervor. Die Mitglieder der THE Alliance haben am 19. Juni 2019 in Taipeh beschlossen, eine neue Kooperation mit vier Mitgliedern und einer Laufzeit bis 2030 zu etablieren. Vorbehaltlich der notwendigen behördlichen Zustimmungen, wird die südkoreanische Linienreederei Hyundai Merchant Marine (HMM) zum 1. April 2020 der THE Alliance als neues Mitglied beitreten. Das Orderbuch von HMM umfasst derzeit 12 Großschiffe mit einer Transportkapazität von jeweils 23.000 TEU, die ab dem zweiten Quartal 2020 ausgeliefert werden sollen. Die 23.000 TEU Neubauten sollen im Fahrtgebiet Fernost – Nordeuropa eingesetzt werden und das Service Portfolio sowie die Wettbewerbsfähigkeit der THE Alliance weiter stärken. Weiterhin werden acht 15.000 TEU Neubauten die HMM Flotte ab dem zweiten Quartal 2021 ergänzen.

Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	39 %	21 %	45 %
Ocean Alliance	35 %	42 %	14 %
THE Alliance	24 %	26 %	36 %
Sonstige	2 %	11 %	5 %

Quelle: Alphaliner Oktober 2019

In den letzten Jahren verzeichnete die Containerschiffahrtsbranche eine starke Konsolidierung. Der Kapazitätsanteil der zehn größten Containerlinienreedereien an der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte erhöhte sich dadurch von ca. 61 % in 2013 auf ca. 84 % per 30. September 2019 (MDS Transmodal, Oktober 2019 und Drewry Container Forecaster Q3, Oktober 2019). Getrieben wurde die Konsolidierung durch die Zusammenschlüsse von Hapag-Lloyd mit den Containerschiffahrtsaktivitäten von Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) in 2014 und der United Arab Shipping Company Ltd. (UASC) in 2017, dem Zusammenschluss von China COSCO Shipping (COSCO) und China Shipping Container Lines Company Limited (CSCL) in 2016, die Übernahme von der Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft ApS & Co (Hamburg Süd) durch Maersk Line A/S (Maersk) (2017), dem Joint Venture der Containerlinienaktivitäten der 3 japanischen Reedereien Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. („K“ Line), Mitsui O. S.K. Lines Ltd. (MOL) und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (NYK) zu Ocean Network Express (ONE) in 2018, der Übernahme von Orient Overseas (International) Limited (OOIL) durch China COSCO Shipping (COSCO) in 2018 sowie der Insolvenz von Hanjin Shipping Co. Ltd. (Hanjin) in 2016, damals die achtgrößte Containerlinienreederei der Welt.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Eine Vergleichbarkeit der Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage mit der Darstellung im entsprechenden Vorjahreszeitraum ist aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse zum 1. Januar 2019 nur eingeschränkt möglich. Die Angaben für die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2018 beziehen sich, wenn nichts anderes angegeben wird, auf die Vorschriften für Leasingverträge nach IAS 17.

Zur Erhöhung der Transparenz und zur Vereinheitlichung der extern kommunizierten Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung mit der Managementsicht hat Hapag-Lloyd seit dem 1. Januar 2019 eine Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung vorgenommen. Dabei wurden die Werte der Vorperiode entsprechend der neuen Darstellung angepasst. Infolge der Darstellungsänderung kommt es zu Verschiebungen innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zu den im Quartalfinanzbericht zum 30. September 2018 ausgewiesenen Werten.

Ertragslage des Konzerns

Die Ergebnisentwicklung in den ersten 9 Monaten des Jahres 2019 war deutlich positiv und lag im oberen Bereich der Erwartungen des Vorstands. Das Transportmengenwachstum in Höhe von 1,2% lag hingegen unterhalb der Erwartungen zu Jahresbeginn.

Im Vergleich zu den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 wirkten sich die Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, die Erhöhung der Transportmenge und ein im Vergleich zum Euro stärkerer US-Dollar positiv auf die Ertragslage aus. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,12 USD/EUR stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,20 USD/EUR). Im Gegensatz dazu reduzierten im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Brennstoffkosten sowie erhöhte Charterkosten das Ergebnis der ersten 9 Monate im Geschäftsjahr 2019. Hapag-Lloyd erwirtschaftete in den ersten 9 Monaten 2019 ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 642,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 299,1 Mio. EUR) und ein Konzernergebnis in Höhe von 296,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12,5 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ¹

Mio. EUR	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Umsatzerlöse	3.244,0	3.055,2	9.482,1	8.486,4
Transportaufwendungen	2.461,4	2.487,1	7.286,7	7.043,4
Personalaufwendungen	172,5	151,3	504,3	468,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	300,9	176,4	867,7	512,9
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-67,0	-49,5	-209,6	-195,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	242,2	191,0	613,8	266,2
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	10,2	6,8	27,7	22,3
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	1,1	10,5	1,3	10,5
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	253,4	208,4	642,8	299,1
Zinsergebnis	-93,0	-87,4	-317,9	-260,1
Übrige Finanzposten	3,0	3,6	2,1	1,7
Ertragsteuern	13,0	11,4	30,3	28,3
Konzernergebnis	150,4	113,4	296,7	12,5
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	148,9	112,4	286,8	4,4
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	1,5	1,0	9,9	8,1
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,85	0,64	1,63	0,03
EBITDA	554,4	384,8	1.510,5	812,0
EBITDA-Marge (%)	17,1	12,6	15,9	9,6
EBIT	253,4	208,4	642,8	299,1
EBIT-Marge (%)	7,8	6,8	6,8	3,5

¹ Aufgrund der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst. Infolgedessen reduzierte sich das EBIT für die ersten 9 Monate 2018 um 1,7 Mio. EUR von vormals 300,8 Mio. EUR auf 299,1 Mio. EUR.

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.075 USD/TEU und lag damit um 43 USD/TEU über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.032 USD/TEU).

Im Vergleich zu den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 wirkten sich insbesondere die Frachtraterhöhungen in den Fahrtgebieten Atlantik, Transpazifik, Intra-Asien, Lateinamerika und EMA in der Berichtsperiode positiv auf die durchschnittliche Frachtrate und folglich auf das Ergebnis aus. Der Frachtratenrückgänge in den Fahrtgebieten Fernost und Mittlerer Osten führte indes zu einem gegenläufigen Effekt.

Frachtraten pro Fahrtgebiet¹

USD/TEU	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Atlantik	1.411	1.357	1.374	1.318
Transpazifik	1.357	1.268	1.328	1.243
Fernost	912	978	922	940
Mittlerer Osten	733	750	748	770
Intra-Asien	552	519	543	514
Lateinamerika	1.146	1.119	1.156	1.113
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.072	1.000	1.047	955
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.084	1.055	1.075	1.032

¹ Aufgrund von organisatorischen Veränderungen werden zum einen die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMA zugeordnet. Seit dem dritten Quartal 2019 werden zudem die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen (vorher EMAO). Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Aufgrund der ausgewogenen Positionierung in den relevanten Fahrtgebieten konnte Hapag-Lloyd die Transportmenge um 111 TTEU auf 9.011 TTEU (Vorjahreszeitraum: 8.900 TTEU) erhöhen, was einem Anstieg für die ersten 9 Monate 2019 von 1,2 % im Vergleich zu den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2018 entspricht. Damit lag das Transportmengenwachstum in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 unterhalb der Erwartungen der Gesellschaft zu Jahresbeginn.

Transportmengensteigerungen in den Fahrtgebieten Atlantik, Fernost, Lateinamerika und EMA wirkten sich in der Berichtsperiode positiv auf die Volumenentwicklung aus. Transportmengenrückgänge, insbesondere in den Fahrtgebieten Mittlerer Osten und Intra-Asien hatten jedoch einen negativen Einfluss auf die Transportmengenentwicklung. Der Transportmengenrückgang im Fahrtgebiet Intra-Asien resultierte dabei aus einer aktiven Kapazitätsreduktion in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019, die Teil der strategischen Neuausrichtung von Hapag-Lloyd im Rahmen der Strategy 2023 war.

Transportmenge pro Fahrtgebiet¹

TTEU	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Atlantik	489	468	1.472	1.382
Transpazifik	512	520	1.456	1.459
Fernost	593	595	1.771	1.711
Mittlerer Osten	335	346	1.030	1.071
Intra-Asien	230	257	666	776
Lateinamerika	722	719	2.112	2.072
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	163	146	505	430
Gesamt	3.045	3.052	9.011	8.900

¹ Aufgrund von organisatorischen Veränderungen werden zum einen die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMA zugeordnet. Seit dem dritten Quartal 2019 werden zudem die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen (vorher EMAO). Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 995,7 Mio. EUR auf 9.482,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.486,4 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg von 11,7 % entspricht. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen durchschnittlichen Frachtraten, die gestiegenen Transportmengen sowie die Stärkung des US-Dollars im Vergleich zum Euro. Bereinigt um Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse von 456,4 Mio. EUR (5,1 %) ergeben.

Der Anstieg der den Fahrtgebieten nicht zuzuordnenden Umsatzerlöse um 56,0 Mio. EUR resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Erlösen aus der Überlassung von Containerstellplätzen (Slotcharter).

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet¹

Mio. EUR	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Atlantik	620,4	544,7	1.799,8	1.524,2
Transpazifik	624,4	564,7	1.721,1	1.517,3
Fernost	580,3	452,1	1.452,4	1.214,2
Mittlerer Osten	221,2	223,6	685,6	690,2
Intra-Asien	114,1	114,4	321,6	333,8
Lateinamerika	744,6	690,3	2.173,2	1.929,4
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	63,1	171,2	471,0	475,8
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	275,9	294,0	857,4	801,4
Gesamt	3.244,0	3.055,2	9.482,1	8.486,4

¹ Aufgrund von organisatorischen Veränderungen werden zum einen die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMA zugeordnet. Seit dem dritten Quartal 2019 werden zudem die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen (vorher EMAO). Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst. Infolge der Darstellungsänderung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung kommt es zu einer Anpassung der Umsatzerlöse für 9M 2018 um 58,4 Mio. EUR von 8.428,0 Mio. EUR auf 8.486,4 Mio. EUR und für Q3 2018 um 19,7 Mio. EUR von 3.035,5 Mio. EUR auf 3.055,2 Mio. EUR.

Die Transportaufwendungen sind in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 um 243,3 Mio. EUR auf 7.286,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7.043,4 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 3,5 %, der auf die gestiegenen Transportvolumina, einen stärkeren US-Dollar im Vergleich zum Euro, einen höheren Bunkerpreis, eine Erhöhung der Charterkapazitäten sowie gestiegene Charraten zurückzuführen ist.

Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,12 USD/EUR um 6,0 % stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,20 USD/EUR). Die Umrechnung der Transportaufwendungen von der funktionalen Währung US-Dollar in die Berichtswährung Euro führte durch die Stärkung des US-Dollars zu einem Anstieg der Transportaufwendungen in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode.

Die Aufwendungen für Brennstoff sind insbesondere infolge des leicht gestiegenen Bunkerpreises in der aktuellen Berichtsperiode um 118,2 Mio. EUR (10,6 %) auf 1.233,7 Mio. EUR gestiegen. In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 425 USD je Tonne um 19 USD je Tonne (4,7 %) über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 406 USD je Tonne. Zudem führte der stärkere US-Dollar zu einem Anstieg der in Euro ausgewiesenen Bunkeraufwendungen.

Positiv wirkte sich die Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse auf die Entwicklung des Transportaufwands in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 aus. Infolge der Anwendung des Standards sind Aufwendungen für Leasingverträge, die zuvor als Mietleasingvereinbarungen (Operating lease) zu klassifizieren waren (im Wesentlichen mittel- und langfristige Charteraufwendungen für Schiffe sowie Containermieten), nicht mehr unter dem Posten Transportaufwendungen auszuweisen, sondern als Abschreibungen auf die im Sachanlagevermögen ausgewiesenen Nutzungsrechte und als Zinsaufwendungen für die Leasingverbindlichkeiten zu erfassen. Folglich reduzierten sich die in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 ausgewiesenen Transportaufwendungen zum Vergleichszeitraum der ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2018 um die vormals gemäß IAS 17 auszuweisenden Leasingaufwendungen. Im Vergleich zur Vorjahresperiode wirkten sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 gestiegene Kosten für die Repositionierung von Containern sowie gestiegene Reparaturkosten gegenläufig aus.

Der Personalaufwand erhöhte sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 um 36,1 Mio. EUR (7,7 %) auf 504,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 468,2 Mio. EUR). Aufwands erhöhend wirkte sich im Wesentlichen die Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro aus.

Die Abschreibungen für die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2019 betragen 867,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 512,9 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte im Wesentlichen aus den Effekten der erstmaligen Bilanzierung geleaster Vermögenswerte gemäß IFRS 16. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasten und erstmalig zu bilanzierenden Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu zusätzlichen Abschreibungen in Höhe von 319,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR).

Das sonstige betriebliche Ergebnis enthielt im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die darin enthaltenen sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2019 auf insgesamt 243,7 Mio. EUR (Vorjahresperiode: Aufwendungen von 220,2 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (111,7 Mio. EUR), Verwaltungskosten (30,9 Mio. EUR) und Beratungskosten (24,1 Mio. EUR).

Operative Aufwendungen¹

Mio. EUR	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Transportaufwendungen	2.461,4	2.487,1	7.286,7	7.043,4
davon:				
Brennstoff	411,5	422,4	1.233,7	1.115,6
Handling & Haulage	1.252,6	1.241,2	3.692,2	3.556,6
Container und Repositionierung	317,9	317,6	898,9	906,2
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe)	476,6	529,4	1.468,8	1.457,7
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen	2,8	-23,5	-6,9	7,3
Personalaufwendungen	172,5	151,3	504,3	468,2
Abschreibungen	300,9	176,4	867,7	512,9
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-67,0	-49,5	-209,6	-195,7
Gesamte operative Aufwendungen	2.867,8	2.765,3	8.868,3	8.220,2

¹ Infolge der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

In der Berichtsperiode lag das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) mit 642,8 Mio. EUR (inklusive eines positiven Effekts aus der Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 22,8 Mio. EUR) deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (299,1 Mio. EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) belief sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 auf 1.510,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 812,0 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein positiver Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 341,2 Mio. EUR. Für die ersten 9 Monate im Geschäftsjahr 2019 ergab sich eine annualisierte Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROIC) von 6,5 % (Vorjahreszeitraum: 3,1 %). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug im Berichtszeitraum 1,63 EUR je Aktie (Vorjahreszeitraum: 0,03 EUR je Aktie).

Ertragskennzahlen¹

Mio. EUR	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Umsatz	3.244,0	3.055,2	9.482,1	8.486,4
EBIT	253,4	208,4	642,8	299,1
EBITDA	554,4	384,8	1.510,5	812,0
EBIT-Marge (%)	7,8	6,8	6,8	3,5
EBITDA-Marge (%)	17,1	12,6	15,9	9,6
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,85	0,64	1,63	0,03
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) ²	7,6	6,8	6,5	3,1

¹ Aufgrund der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst. Infolgedessen verminderte sich das EBIT für die ersten 9 Monate 2018 um 1,7 Mio. EUR von vormals 300,7 Mio. EUR auf 299,1 Mio. EUR.

² Der Return on Invested Capital wird auf Basis der funktionalen Währung USD berechnet.

Für die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2019 belief sich das Zinsergebnis auf –317,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –260,1 Mio. EUR). Der Anstieg der Zinsaufwendungen im Vergleich zu den ersten 9 Monaten im Geschäftsjahr 2018 resultierte überwiegend aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16. Der Zinsaufwand für die nun unter IFRS 16 zu berücksichtigenden neuen Leasingverbindlichkeiten betrug in den ersten 9 Monaten 2019 49,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR). Außerdem führte die vorzeitige Rückzahlung einer Anleihe zu Einmal-effekten in Höhe von insgesamt –22,2 Mio. EUR durch Ablösegebühren, den Abgang des damit verbundenen eingebetteten Derivats sowie weitere damit in Zusammenhang stehende Transaktionskosten. Gegenläufig wirkte sich die Bewertung der eingebetteten Derivate der Anleihen mit einem Ertrag von 18,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Ertrag 4,4 Mio. EUR) positiv auf das Zinsergebnis in den ersten 9 Monaten des Berichtsjahres aus.

In den ersten 9 Monaten 2019 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 296,7 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 12,5 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns**Verkürzte Kapitalflussrechnung**

Mio. EUR	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	652,1	318,4	1.536,9	729,5
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-99,9	-139,8	-217,2	-184,9
Free Cashflow	552,2	178,6	1.319,7	544,6
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-446,7	-138,6	-1.424,0	-572,4
Veränderung des Finanzmittelbestands	105,5	40,0	-104,3	-27,8

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 1.536,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 729,5 Mio. EUR). Die Erhöhung des Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ist positiv durch die Anwendung von IFRS 16 beeinflusst, da nach IFRS 16 der Tilgungs- und Zinsanteil der Leasingzahlungen als Finanzierungscashflow statt als operativer Cashflow erfasst wird.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 insgesamt auf 217,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 184,9 Mio. EUR) und betrafen Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 278,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 254,0 Mio. EUR) insbesondere für Container und Schiffsausrüstungen. Hierin waren Auszahlungen für bereits im Vorjahr zugegangene Container in Höhe von 94,6 Mio. EUR enthalten. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse in Höhe von 31,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 20,9 Mio. EUR) im Wesentlichen aus dem erfolgten Verkauf von Containern.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 1.424,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 572,4 Mio. EUR), der im Wesentlichen Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von 2.119,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.102,0 Mio. EUR) umfasst.

Die Zins- und Tilgungsleistungen enthalten die anteilige Rückführung des ABS-Programms in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 in Höhe von 394,3 Mio. EUR, die Rückführungen von Konzernfinanzierungen in Höhe von 372,7 Mio. EUR und erstmals auch Zinsen und Tilgungen der Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 in Höhe von 365,0 Mio. EUR. Im Februar 2019 und im Juni 2019 hat Hapag-Lloyd eine ursprünglich in 2022 fällige Anleihe in Höhe von 450,0 Mio. EUR vollständig vorzeitig zurückgeführt. Darüber hinaus entstanden Mittelabflüsse aus der Realisierung der zur Sicherung von Finanzschulden eingesetzten derivativen Finanzinstrumente in Höhe von 101,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelzufluss von 17,7 Mio. EUR).

Den Mittelabflüssen standen Mittelzuflüsse in Höhe von 825,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 614,0 Mio. EUR) gegenüber. Im Zusammenhang mit der vorzeitigen Rückführung der Anleihe wurde eine neu vereinbarte revolvingende Kreditlinie in Höhe von 100,0 Mio. EUR in Anspruch genommen. Weitere wesentliche Mittelzuflüsse resultierten aus der Finanzierung von Containern mittels Japanese Operating Leases („JOLs“) in Höhe von 193,6 Mio. EUR, aus Ziehungen unter dem bestehenden ABS-Programm in Höhe von 323,1 Mio. EUR, aus der Darlehensaufnahme zur Refinanzierung von Schiffen in Höhe 167,4 Mio. EUR und aus der Auszahlung eines unbeicherten Laufzeitkredits in Höhe von 40,3 Mio. EUR.

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Bestand am Anfang der Periode	452,7	552,4	657,1	604,9
Wechselkursbedingte Veränderungen	23,1	7,1	28,6	22,4
Zahlungswirksame Veränderungen	105,5	40,0	-104,3	-27,8
Bestand am Ende der Periode	581,4	599,5	581,4	599,5

Insgesamt ergab sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 ein Zahlungsmittelabfluss von -104,3 Mio. EUR, so dass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 28,6 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. September 2019 ein Finanzmittelbestand von 581,4 Mio. EUR (30. September 2018: 599,5 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 517,3 Mio. EUR (30. September 2018: 405,8 Mio. EUR), so dass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 1.098,7 Mio. EUR ergab (30. September 2018: 1.005,3 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.9.2019	31.12.2018
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.756,3	6.017,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	581,4	657,1
Beschränkt verfügbare Zahlungsmittel (sonstige Vermögenswerte)	-	6,4
Nettoverschuldung	6.174,9	5.354,4
Verschuldungsgrad (%)¹	92,0	85,5
Frei verfügbare Kreditlinien	517,3	475,9
Eigenkapitalquote (%)	40,2	40,9

¹ Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Die beschränkt verfügbaren Zahlungsmittel (sonstige Vermögenswerte) verringerten sich auf 0,0 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 6,4 Mio. EUR) da Finanzmittel, die als Sicherheiten für bestehende Finanzschulden dienten, reduziert wurden.

Zum 30. September 2019 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 6.174,9 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2018 von 5.354,4 Mio. EUR ist die Verschuldung somit um 820,5 Mio. EUR gestiegen.

Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen aus der Anwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 ab dem 1. Januar 2019. Die im Zusammenhang mit der erstmaligen Aktivierung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen (primär für mittel- und langfristige Charteraufwendungen für Schiffe sowie für Containermieten) einhergehende Passivierung der Leasingverbindlichkeit führte per 1. Januar 2019 zu einer Erhöhung der Finanzschulden um 947,6 Mio. EUR.

Die Eigenkapitalquote ist mit 40,2% im Vergleich zum 31. Dezember 2018 mit 40,9% um 0,7 %-Punkte gesunken, was im Wesentlichen auf die Erstanwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 und den damit einhergehenden Anstieg der Finanzschulden zurückzuführen ist. Der Nettoverschuldungsgrad als Verhältnis von Nettoverschuldung zum bilanziellen Eigenkapital erhöhte sich entsprechend von 85,5% auf 92,0%.

Vermögenslage des Konzerns**Entwicklung der Vermögensstruktur**

Mio. EUR	30.9.2019	31.12.2018
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	14.213,5	12.845,0
davon Anlagevermögen	14.149,1	12.789,8
Kurzfristige Vermögenswerte	2.481,2	2.456,3
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	581,4	657,1
Bilanzsumme	16.694,7	15.301,3
Passiva		
Eigenkapital	6.713,2	6.259,3
Fremdkapital	9.981,5	9.042,0
davon langfristige Schulden	5.925,3	5.665,3
davon kurzfristige Schulden	4.056,2	3.376,7
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.756,3	6.017,9
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.492,4	5.301,6
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.263,9	716,4
Bilanzsumme	16.694,7	15.301,3
Nettoverschuldung	6.174,9	5.354,4
Eigenkapitalquote (%)	40,2	40,9

Zum 30. September 2019 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 16.694,7 Mio. EUR und lag um 1.393,4 Mio. EUR über dem Wert vom Jahresende 2018. Der wesentlichste Einflussfaktor auf die Erhöhung der Bilanzsumme war die erstmalige Anwendung von IFRS 16 ab dem 1. Januar 2019. Die Veränderung war zudem bedingt durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte infolge des stärkeren US-Dollars im Vergleich zum Euro. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. September 2019 bei 1,09 (31. Dezember 2018: 1,15).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 1.359,3 Mio. EUR auf 14.149,1 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 12.789,8 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 und der damit verbundenen Aktivierung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen in Höhe von 858,2 Mio. EUR zum 1. Januar 2019 (31. Dezember 2018: 0,0 Mio. EUR). Zusätzlich erhöhten sich die langfristigen Vermögenswerte in den ersten 9 Monaten 2019 aufgrund von zusätzlichen Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 524,0 Mio. EUR sowie aufgrund von weiteren Investitionen in Höhe von 253,2 Mio. EUR, die insbesondere Container und Schiffsausrüstungen betrafen. Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 637,3 Mio. EUR führten ebenfalls zu einem Anstieg des Anlagevermögens.

Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 867,7 Mio. EUR in den ersten 9 Monaten des Jahres 2019 aus (Vorjahreszeitraum: 512,9 Mio. EUR). Hierin enthalten waren Abschreibungen auf die neu nach IFRS 16 aktivierten Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 319,1 Mio. EUR.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten in Höhe von 581,4 Mio. EUR reduzierte sich um 75,7 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2018 (657,1 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 453,9 Mio. EUR auf 6.713,2 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das positive Konzernergebnis in Höhe von 296,7 Mio. EUR sowie aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen aus der Währungsumrechnung in Höhe von 298,2 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich die Zahlung der Dividende der Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2018 in Höhe von 26,4 Mio. EUR, die erfolgsneutrale Bewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von –70,8 Mio. EUR infolge der Senkung des Zinssatzes sowie die Anpassung der Eröffnungsbilanzwerte aus der Erstanwendung von IFRS 16 zum 1. Januar 2019 in Höhe von –17,4 Mio. EUR aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. September des laufenden Jahres 40,2% (31. Dezember 2018: 40,9%).

Das Fremdkapital des Konzerns ist seit dem Jahresabschluss 2018 um 939,5 Mio. EUR auf 9.981,5 Mio. EUR gestiegen, was im Wesentlichen aus einem Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten um 738,4 Mio. EUR auf 6.756,3 Mio. EUR zum 30. September 2019 resultierte. Wesentlicher Grund für die Erhöhung der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten lag in der erstmaligen Anwendung von IFRS 16, die zur Passivierung von zusätzlichen Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 947,6 Mio. EUR zum 1. Januar 2019 führte. Die Auszahlung neuer Finanzierungen, die Passivierung von Leasingverbindlichkeiten sowie Wechselkurseffekte bei den Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 281,0 Mio. EUR trugen ebenfalls zur Erhöhung des Fremdkapitals bei. Mindernd wirkten sich Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 1.806,7 Mio. EUR aus, die eine vorzeitige Rückzahlung einer Anleihe in Höhe von 450 Mio. EUR sowie Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 338,8 Mio. EUR enthielten.

Zum 30. September 2019 betrug die Nettoverschuldung unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 6.174,9 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 5.354,4 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten finden Sie in den Erläuterungen zur Konzernbilanz im verkürzten Konzernanhang.

Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum wirkte das realisierte Frachtraten- und Mengenwachstum sowie ein im Vergleich zum Euro stärkerer US-Dollar positiv auf die Ertragslage. Gegenläufig wirkten sich die insbesondere durch höhere Bunkerpreise und durch höhere Kosten für den Schiffsbetrieb gestiegenen Transportaufwendungen aus.

Die Ertragsentwicklung in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 lag mit der leicht positiven Frachtratenentwicklung, der im Vergleich zum zweiten Halbjahr des Vorjahres gesunkenen Bunkerpreise und der Stärkung des US-Dollar zum Euro im oberen Bereich der Erwartungen des Vorstands zu Jahresbeginn. Das Transportmengenwachstum lag hingegen leicht unterhalb der Erwartungen zu Jahresbeginn. Wesentlicher Grund für diese Entwicklung ist die allgemeine Eintrübung des Weltwirtschaftsklimas, insbesondere bedingt durch geopolitische Unsicherheiten. Für die Ergebnisentwicklung des Geschäftsjahres 2019 bleiben sowohl das Transportmengenwachstum, die Frachtratenentwicklung als auch die Entwicklung des Bunkerpreises die maßgeblichen Einflussfaktoren.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Hinsichtlich der bedeutenden Chancen und Risiken, deren Einschätzung sowie der Beurteilung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2018. Die bestehenden globalen makroökonomischen Unsicherheiten sowie der anhaltend starke Wettbewerbsdruck könnten auch im weiteren Verlauf des Jahres 2019 die Entwicklung der Transportmenge und der Frachtraten deutliche negativ beeinflussen.

Die im Geschäftsbericht 2018 aufgeführten Risiken weisen unter anderem auf die Risiken durch politische Rahmenbedingungen und Protektionismus hin. Ergänzend wird auf den möglichen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Containerschifffahrt durch weiterbestehende Spannungen im Handelsstreits zwischen den USA und China sowie den USA und der EU verwiesen. Die Eskalation der politischen Spannungen auf und entlang der arabischen Halbinsel könnten unter anderem infolge von Einschränkungen von Ölförderung und -transport negative Auswirkungen auf den Ölpreis und folglich auf den Bunkerpreis haben. Somit könnten die aufgeführten Risiken einen negativen Einfluss auf die Transportmengen, die Frachtraten sowie die Kosten haben und folglich das Ergebnis negativ beeinflussen.

Darüber hinaus werden die wesentlichen Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns in den verbleibenden Monaten des Geschäftsjahres aktuell wie folgt eingeschätzt:

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen
Rückgang des Transportmengenwachstums	Gering	Mittel
Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate	Gering	Mittel
Schwächung des US-Dollars gegenüber dem Euro	Gering	Gering
Anstieg der Bunkerverbrauchspreise	Gering	Gering
Liquidität ¹	Gering	Hoch
Niedriger Ergebnisbeitrag der Effizienzprogramme	Gering	Gering

¹ Die Einschätzung bezieht sich auf die Auswirkung auf die einzuhaltenden Covenants und den Liquiditätsstand.

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über die ersten 9 Monate des Jahres 2019 bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

PROGNOSEBERICHT

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen sind im Geschäftsbericht 2018 (Wirtschaftsbericht) dargestellt und analysiert. Zusammenfassend sind nachfolgend die wichtigsten externen Einflussfaktoren dargestellt.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet laut seinem aktuellen Konjunkturausblick (Oktober 2019) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,0 %. Das erwartete Wirtschaftswachstum hat sich somit gegenüber der vorherigen Prognose um 0,2 Prozentpunkte verringert (Juli 2019). Gemäß der aktuellen Prognose wächst die Weltwirtschaft 2019 somit voraussichtlich deutlich schwächer als im Vorjahr (+3,6 %). Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im Jahr 2019 um 1,1 % (2018: +3,7 %). Damit hat das Institut seine Prognose vom Juli 2019 noch einmal deutlich um 1,4 Prozentpunkte gesenkt. Das Welthandelsvolumen wächst nach Ansicht des IWF somit im Jahr 2019 deutlich schwächer als die Weltwirtschaft. Der Branchendienst IHS Markit (Mai 2019) prognostiziert für 2019 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 1,9 % (2018: 1,9 %) auf rd. 145 Mio. TEU. Gegenüber der letzten Veröffentlichung vom Mai 2019 hat IHS seine Prognose deutlich um 1,9 Prozentpunkte gesenkt. Allerdings hat das Institut im Rahmen der letzten Veröffentlichung abermals seine Prognosemethodik geändert und somit auch Vorjahreswerte angepasst. Die Vergleichbarkeit mit vorherigen Veröffentlichungen ist daher nur eingeschränkt möglich. Dennoch verläuft die erwartete Zunahme der weltweiten Transportmenge in der Containerschifffahrt 2019 gleichgerichtet mit dem Anstieg des Welthandelsvolumens.

Nach einer Erhöhung der Transportkapazitäten (nach Verschrottungen und Verschiebungen von Auslieferungen) im Jahr 2018 um rd. 1,2 Mio. TEU auf 22,0 Mio. TEU rechnen die Branchenexperten von Drewry für das laufende Jahr mit einer nominalen Zunahme der Transportkapazitäten um bis zu rd. 0,8 Mio. TEU. Bezogen auf die Gesamtkapazität der Welthandelsflotte, entspricht dies einem Anstieg von rd. 3,7 %. Zu Jahresbeginn war Drewry aufgrund der Annahme einer höheren Verschrottungsrate von einer Zunahme von rd. 0,5 Mio. TEU (rd. 2,2 %) ausgegangen.

Hapag-Lloyd erwartet für das Jahr 2019 nunmehr eine Entwicklung des Transportvolumens auf Vorjahresniveau (Jahresbeginn: Leicht steigendes Transportvolumen). Wesentlicher Grund für diese Entwicklung ist die allgemeine Eintrübung des Weltwirtschaftsklimas, insbesondere bedingt durch geopolitische Unsicherheiten. Zudem hat Hapag-Lloyd in den ersten 9 Monaten des Jahres 2019 eine aktive Kapazitätsreduktion im Fahrtgebiet Intra Asien vorgenommen, die Teil der strategischen Neuausrichtung im Rahmen der Strategy 2023 war. Unter diesen Annahmen, kombiniert mit einem im Vergleich zum Vorjahr geringeren Anstieg der weltweiten Transportkapazität, dürfte die durchschnittliche Frachtrate von Hapag-Lloyd im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahresniveau leicht steigen. Aufgrund der Entwicklung des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises in den ersten 9 Monaten des Jahres 2019 und der derzeitigen Erwartung für deren Entwicklung im weiteren Jahresverlauf, erwartet Hapag-Lloyd für das Jahr 2019 einen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis auf Vorjahresniveau (Jahresbeginn: Moderat steigender durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis).

Hapag-Lloyd erwartet für das Jahr 2019 ein EBITDA in Höhe von 1,6–2,0 Mrd. EUR und ein EBIT in Höhe von 0,5–0,9 Mrd. EUR. Auf Basis der Geschäftsentwicklung in den ersten 9 Monaten des Jahres 2019 kann derzeit davon ausgegangen werden, dass sich das Konzern-EBITDA und das Konzern-EBIT im oberen Bereich der gewählten Bandbreiten befinden werden.

Darin enthalten ist ein derzeit erwarteter Ergebniseffekt aus der Erstanwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 auf das EBITDA in Höhe von 370–470 Mio. EUR sowie auf das EBIT in Höhe von 10–50 Mio. EUR. Auch die Effekte aus der Erstanwendung von IFRS 16 werden derzeit im oberen Bereich der gewählten Bandbreiten erwartet.

Die erwarteten Auswirkungen der Erstanwendung von IFRS 16 auf die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung sind ausführlich auf Seite 40ff. des verkürzten Konzernanhangs beschrieben. Hierbei nicht berücksichtigt sind derzeit nicht erwartete, aber unter anderem aufgrund geopolitischer Entwicklungen nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen. Die Ergebnisprognose basiert auf der Annahme konstanter Wechselkurse.

Wichtige Eckwerte für die Prognose 2019

Wachstum Weltwirtschaft (IWF)	3,0%
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF)	1,1%
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	1,9%
Transportmenge, Hapag-Lloyd	Auf Vorjahresniveau
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	Auf Vorjahresniveau
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	Leicht steigend
Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	1,6–2,0 Mrd. EUR
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	0,5–0,9 Mrd. EUR

Der Eckwert für die Prognose 2019, bezogen auf die durchschnittliche Frachtrate bleibt damit unverändert gegenüber der im Geschäftsbericht 2018 veröffentlichten Prognose. Die Erwartung zur Entwicklung der Transportmenge und der durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreise wurde hingegen, wie zuvor beschrieben, leicht angepasst.

Die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd unterliegt in dem von volatilen Frachtraten und einem starken Wettbewerb geprägten Branchenumfeld weitreichenden Risiken. Die generellen Risiken sind ausführlich im Risikobericht des Konzernlageberichts im Geschäftsbericht 2018 (Seite 100 ff.) dargestellt. Die Risiken, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ebenfalls ausführlich im Risikobericht dargestellt. Abweichungen gegenüber der Darstellung im Geschäftsbericht 2018 sind im Risiko- und Chancenbericht dieses Quartalsfinanzberichts erläutert. Die maßgeblichen Risiken für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns sind insbesondere eine Verlangsamung des Wachstums von Weltwirtschaft und Welthandelsvolumen, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das Niveau des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises 2018, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg des Euros gegenüber dem US-Dollar sowie ein nachhaltiger Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate.

Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd in den verbleibenden Monaten des Jahres 2019 ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

Die Erläuterungen zu Beziehungen und Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen sind in den Angaben auf Seite 56 im verkürzten Konzernanhang des Quartalsfinanzberichts enthalten.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2019¹

Mio. EUR	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Umsatzerlöse	3.244,0	3.055,2	9.482,1	8.486,4
Transportaufwendungen	2.461,4	2.487,1	7.286,7	7.043,4
Personalaufwendungen	172,5	151,3	504,3	468,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	300,9	176,4	867,7	512,9
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-67,0	-49,5	-209,6	-195,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	242,2	191,0	613,8	266,2
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	10,2	6,8	27,7	22,3
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	1,1	10,5	1,3	10,5
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	253,4	208,4	642,8	299,1
Zinserträge und ähnliche Erträge	2,6	2,8	10,1	14,0
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	95,6	90,1	328,0	274,0
Übrige Finanzposten	3,0	3,6	2,1	1,7
Ergebnis vor Steuern	163,4	124,8	327,0	40,8
Ertragsteuern	13,0	11,4	30,3	28,3
Konzernergebnis	150,4	113,4	296,7	12,5
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	148,9	112,4	286,8	4,4
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	1,5	1,0	9,9	8,1
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,85	0,64	1,63	0,03

¹ Aufgrund der Anpassung der Ausweisstruktur in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung haben sich die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verändert. Dadurch ist die Vergleichbarkeit zu den Vorjahreswerten eingeschränkt. Zur besseren Vergleichbarkeit der aktuellen Periode wurden die Vorjahreswerte angepasst, siehe hierzu Abschnitt „Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2019

Mio. EUR	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Konzernergebnis	150,4	113,4	296,7	12,5
Posten, die nicht erfolgswirksam umgliedert werden:				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-25,8	5,0	-70,8	4,3
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-25,9	4,9	-71,0	4,5
Steuereffekt	0,1	0,1	0,2	-0,2
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-	3,3	-	27,9
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-	3,5	-	27,4
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-0,2	-	0,5
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-4,4	-4,9	-8,4	-7,7
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-4,1	-4,8	-8,1	-7,7
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,3	-0,1	-0,4	-
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	263,4	34,3	298,2	203,7
Posten, die erfolgswirksam umgliedert werden können:				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-2,6	2,9	-17,5	5,7
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-31,5	-3,7	-54,5	-33,5
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	29,5	6,6	37,5	38,9
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,6	0,0	-0,5	0,3
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-0,8	0,6	-1,1	0,9
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-6,3	-7,4	-21,9	-19,8
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	5,5	8,0	20,8	20,7
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	229,8	41,2	200,4	234,8
Gesamtergebnis	380,2	154,6	497,0	247,3
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	378,2	153,8	486,5	238,8
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	2,0	0,8	10,5	8,5

KONZERNBILANZ**der Hapag-Lloyd AG zum 30. September 2019****Aktiva**

Mio. EUR	30.9.2019	31.12.2018
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.644,8	1.568,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.788,4	1.773,2
Sachanlagen	10.389,6	9.119,7
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	326,2	328,1
Sonstige Forderungen	8,8	10,5
Derivative Finanzinstrumente	13,1	4,5
Ertragsteuerforderungen	4,8	4,2
Aktive latente Ertragsteuern	37,8	36,0
Langfristige Vermögenswerte	14.213,5	12.845,0
Vorräte	215,3	238,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.290,0	1.217,7
Sonstige Forderungen	357,5	300,8
Derivative Finanzinstrumente	13,4	3,6
Ertragsteuerforderungen	23,6	39,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	581,4	657,1
Kurzfristige Vermögenswerte	2.481,2	2.456,3
Summe Aktiva	16.694,7	15.301,3

Passiva

Mio. EUR	30.9.2019	31.12.2018
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.356,8	3.117,4
Kumuliertes übriges Eigenkapital	526,8	318,1
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	6.696,8	6.248,7
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	16,4	10,6
Eigenkapital	6.713,2	6.259,3
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	340,9	265,2
Sonstige Rückstellungen	50,4	75,6
Finanzschulden	4.742,0	5.241,2
Leasingverbindlichkeiten ¹	750,4	60,4
Sonstige Verbindlichkeiten	5,3	9,1
Derivative Finanzinstrumente	28,9	8,5
Passive latente Ertragsteuern	7,4	5,3
Langfristige Schulden	5.925,3	5.665,3
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8,8	8,3
Sonstige Rückstellungen	385,2	343,5
Ertragsteuerschulden	52,6	52,3
Finanzschulden	748,5	677,7
Leasingverbindlichkeiten ¹	515,3	38,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.835,7	1.774,1
Vertragsverbindlichkeiten	360,4	260,3
Sonstige Verbindlichkeiten	124,2	157,9
Derivative Finanzinstrumente	25,4	64,0
Kurzfristige Schulden	4.056,2	3.376,7
Summe Passiva	16.694,7	15.301,3

¹ Im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 16 werden die Leasingverbindlichkeiten ab dem ersten Halbjahr 2019 als separater Bilanzposten und nicht mehr als Teil der Finanzschulden gezeigt. Die Finanzschulden vermindern sich entsprechend. Die in dem neuen Bilanzposten ausgewiesenen Vorjahreswerte betreffen Finanzierungsleasingverbindlichkeiten nach IAS 17.

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2019**

Mio. EUR	Q3 2019	Q3 2018 ¹	9M 2019	9M 2018 ²
Konzernergebnis	150,4	113,4	296,7	12,5
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	13,0	11,4	30,3	28,3
Übrige Finanzposten	-3,0	-3,6	-2,1	-1,7
Zinsergebnis	93,0	87,3	317,9	260,0
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	300,9	176,4	867,7	512,9
Wertberichtigungen (+)/Zuschreibungen (-) für finanzielle Vermögenswerte	-	-2,4	-	-2,4
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-6,2	-4,1	-15,0	-6,2
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Teiligungsunternehmen	-10,4	-7,0	-28,0	-22,5
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-4,1	-13,5	-1,2	-26,0
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	44,5	-11,6	33,4	-74,2
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	36,5	-4,7	-59,6	-64,3
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	25,6	-6,0	29,5	-45,4
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	7,9	-6,9	76,7	174,7
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-zahlungen (-)	2,4	-10,6	-14,1	-19,0
Zinseinzahlungen	1,6	0,3	4,6	2,8
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	652,1	318,4	1.536,9	729,5
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	11,9	10,0	31,5	20,9
Einzahlungen aus Dividenden	1,0	0,6	29,9	33,1
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	0,5	-	15,1
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-112,9	-150,6	-278,6	-254,0
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-	-0,3	-	-
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-99,9	-139,8	-217,2	-184,9

¹ Aufgrund der neuen Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (siehe Kapitel „Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“) wurden die Vorjahreswerte für Q3 2018 in der Konzernkapitalflussrechnung für übrige Finanzposten von zuvor 0,0 Mio. EUR um -3,6 Mio. EUR und Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) von zuvor -21,2 Mio. EUR um 7,7 Mio. EUR angepasst. Der Posten Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden entfällt (vorher 4,1 Mio. EUR), da dieser nun in der Position übrige Finanzposten enthalten ist.

² Aufgrund der neuen Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (siehe Kapitel „Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“) wurden die Vorjahreswerte für 9M 2018 in der Konzernkapitalflussrechnung für übrige Finanzposten von zuvor 0,0 Mio. EUR um -1,7 Mio. EUR und Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-) von zuvor 8,7 Mio. EUR um -34,7 Mio. EUR angepasst. Der Posten Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden entfällt (vorher -36,4 Mio. EUR), da dieser nun in der Position übrige Finanzposten enthalten ist.

Mio. EUR	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Einzahlungen für Kapitalaufnahmen	–	0,2	–	0,2
Auszahlungen für Kapitalaufnahmen	–	0,0	–	–1,9
Auszahlungen für Dividenden	–2,6	–103,6	–34,6	–113,7
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	182,1	453,0	825,0	614,0
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–353,5	–373,0	–1.467,9	–833,1
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten ³	–128,6	–7,5	–338,8	–21,7
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–95,2	–96,3	–312,7	–247,2
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–48,9	–15,0	–101,6	17,7
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	0,0	3,6	6,6	13,3
Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit	–446,7	–138,6	–1.424,0	–572,4
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	105,5	40,0	–104,3	–27,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente am Anfang der Periode	452,7	552,4	657,1	604,9
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23,1	7,1	28,6	22,4
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	105,5	40,0	–104,3	–27,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente am Ende der Periode	581,4	599,5	581,4	599,5

³ Im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 16 werden die Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten ab dem ersten Halbjahr 2019 als separater Posten in der Konzernkapitalflussrechnung gezeigt. Der Posten Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden vermindert sich entsprechend. Der im neuen Posten ausgewiesene Vorjahreswert betrifft Auszahlung aus der Rückführung von Finanzierungsleasingverbindlichkeiten nach IAS 17.

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2019

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2018	175,8	2.637,4	3.174,9
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 9	–	–	10,3
Angepasster Stand 1.1.2018	175,8	2.637,4	3.185,2
Gesamtergebnis	–	–	4,4
davon			
Konzernergebnis	–	–	4,4
Sonstiges Ergebnis	–	–	–
Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgegliedert werden	–	–	–
Transaktionen mit Gesellschaftern	–	–	–103,7
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–	–100,2
Antizipierter Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	–	–	–
Kapitalerhöhung bei Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	–	–	–
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–	–3,2
Abgang von Anteilen und sonstige Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern	–	–	–0,3
Stand 30.9.2018	175,8	2.637,4	3.085,9
Stand 1.1.2019	175,8	2.637,4	3.117,4
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16	–	–	–17,4
Angepasster Stand 1.1.2019	175,8	2.637,4	3.100,0
Gesamtergebnis	–	–	286,8
davon			
Konzernergebnis	–	–	286,8
Sonstiges Ergebnis	–	–	–
Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgegliedert werden	–	–	–
Transaktionen mit Gesellschaftern	–	–	–29,9
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–	–26,4
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–	–3,6
Stand 30.9.2019	175,8	2.637,4	3.356,8

der Hapag-Lloyd AG

Neubewer- tungen aus leistungs- orientierten Pensions- plänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungs- rücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherr- schende Anteile	Kumuliertes übriges Eigen- kapital	Summe	Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-118,8	11,0	-1,0	167,5	-1,0	57,7	6.045,8	12,5	6.058,3
-	-	-	-	-	-	10,3	-	10,3
-118,8	11,0	-1,0	167,5	-1,0	57,7	6.056,1	12,5	6.068,6
4,3	33,6	-6,8	203,3	-	234,4	238,8	8,5	247,3
-	-	-	-	-	-	4,4	8,1	12,5
4,3	33,6	-6,8	203,3	-	234,4	234,4	0,4	234,8
-	-19,4	8,5	-	-	-10,9	-10,9	-	-10,9
-	-	-	-	0,5	0,5	-103,2	-10,0	-113,2
-	-	-	-	-	-	-100,2	-	-100,2
-	-	-	-	0,5	0,5	0,5	-	0,5
-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
-	-	-	-	-	-	-3,2	-10,3	-13,5
-	-	-	-	-	-	-0,3	0,1	-0,2
-114,5	25,2	0,7	370,8	-0,5	281,7	6.180,8	11,0	6.191,8
-112,6	-0,8	-7,7	439,7	-0,5	318,1	6.248,7	10,6	6.259,3
-	-	-	-	-	-	-17,4	-	-17,4
-112,6	-0,8	-7,7	439,7	-0,5	318,1	6.231,3	10,6	6.241,9
-70,8	-17,5	-9,5	297,5	-	199,7	486,5	10,5	497,0
-	-	-	-	-	-	286,8	9,9	296,7
-70,8	-17,5	-9,5	297,5	-	199,7	199,7	0,6	200,4
-	-	9,0	-	-	9,0	9,0	-	9,0
-	-	-	-	-	-	-29,9	-4,7	-34,6
-	-	-	-	-	-	-26,4	-	-26,4
-	-	-	-	-	-	-3,6	-4,7	-8,3
-183,4	-18,2	-8,3	737,2	-0,5	526,8	6.696,8	16,4	6.713,2

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

Hapag-Lloyd ist ein international aufgestellter Konzern, der im Wesentlichen die Containerlinienschifffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen betreibt.

Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft (Hapag-Lloyd AG) mit Sitz in Hamburg, Ballindamm 25, Deutschland, ist die Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und eine börsennotierte Gesellschaft deutschen Rechts. Die Gesellschaft ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Hamburg unter der Nummer HRB 97937 eingetragen. Die Aktien der Gesellschaft werden an den Wertpapierbörsen in Frankfurt und Hamburg gehandelt.

Der Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2019 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. In den Tabellen und Grafiken des Konzernzwischenabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 13. November 2019 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenabschluss zum 30. September 2019 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 verfasst. Die Darstellung erfolgt in verkürzter Form. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss sowie der Konzernzwischenlagebericht der Hapag-Lloyd AG wurden weder einer prüferischen Durchsicht unterzogen noch entsprechend § 317 HGB geprüft.

Bei der Aufstellung des Konzernzwischenabschlusses wurden die seit dem 1. Januar 2019 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Bezüglich der möglichen Auswirkungen bereits verabschiedeter, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendender Standards und Interpretationen verweisen wir auf die unverändert gültigen Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2018. Der Konzernzwischenabschluss zum 30. September 2019 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2018 zu lesen. Mit Ausnahme der im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ dargestellten Änderungen wurde der Konzernzwischenabschluss unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2018 zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen wurden mit Ausnahme der im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ dargestellten neuen Ermessensentscheidungen im Zusammenhang mit IFRS 16 wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen.

Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und aller wesentlichen Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Für Zwecke der Berichterstattung werden die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Konzerns mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Konzernkapitalflussrechnung sowie die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen, Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Zum 30. September 2019 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,0922 USD/EUR (31. Dezember 2018: 1,1451 USD/EUR). Für die ersten neun Monate 2019 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,1236 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,1950 USD/EUR).

Neue Rechnungslegungsvorschriften

Im Folgenden werden die für den Hapag-Lloyd Konzern bedeutenden Änderungen durch den erstmals im Geschäftsjahr 2019 anzuwendenden Standard IFRS 16 erläutert.

Aus den übrigen erstmals im Geschäftsjahr 2019 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

IFRS 16 Leasingverhältnisse

i. Allgemeines

IFRS 16 Leasingverhältnisse wurde im Januar 2016 vom IASB veröffentlicht und am 31. Oktober 2017 von der EU in europäisches Recht übernommen. IFRS 16 ist verpflichtend seit dem 1. Januar 2019 anzuwenden. Für Unternehmen, die nach IFRS bilanzieren, wie sie in der EU anzuwenden sind, legt IFRS 16 den Ansatz, die Bewertung, die Darstellung sowie die Angabepflichten für Leasingverhältnisse fest. IFRS 16 ersetzt IAS 17 Leasingverhältnisse sowie die zugehörigen Interpretationen IFRIC 4 Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält, SIC-15 Operating-Leasingverhältnisse – Anreize sowie SIC-27 Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen.

IFRS 16 beinhaltet unterschiedliche Regelungen für die Leasingnehmer- und Leasinggeberseite. Für den Leasingnehmer sieht der Standard ein einheitliches Bilanzierungsmodell (Single accounting model) vor. Eine Unterscheidung zwischen Finanzierungs- (Finance lease) und Mietleasingvereinbarungen (Operating lease) ist nicht mehr vorzunehmen. Für Leasingverhältnisse werden künftig Nutzungsrechte für das gemietete Objekt und korrespondierend Leasingverbindlichkeiten, die die Zahlungsverpflichtung zeigen, in der Bilanz angesetzt. Der Leasinggeber unterscheidet für Bilanzierungszwecke weiterhin zwischen Finanzierungs- oder Mietleasingvereinbarungen. Das Bilanzierungsmodell von IFRS 16 unterscheidet sich hierbei nicht wesentlich von dem des IAS 17.

Hapag-Lloyd wendet zum 1. Januar 2019 die modifiziert retrospektive Methode an. Aus diesem Grund wird der kumulative Effekt aus der Anwendung von IFRS 16 als eine Anpassung der Eröffnungsbilanzwerte der Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2019 erfasst. Eine Anpassung von Vergleichsinformationen des Jahres 2018 erfolgt nicht. Die Darstellung der Vorjahreszahlen erfolgt nach den Regelungen des IAS 17 und der zuvor genannten Interpretationen.

Die Neuregelungen wirken sich bei Hapag-Lloyd auf den Ansatz und die Bewertung von Miet- und Leasingobjekten aus, die bisher als Mietleasingvereinbarungen klassifiziert wurden. Hierbei handelt es sich um folgende Vermögenswertklassen:

- (1) angemietete Containerschiffe,
- (2) angemietete Container,
- (3) angemietete Bürogebäude, -flächen und Parkplätze,
- (4) Leasingfahrzeuge sowie
- (5) sonstige mietweise überlassene Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Wie die eigenen Vermögenswerte werden die Nutzungsrechte für die vorstehenden Vermögenswertklassen in dem Bilanzposten Sachanlagen ausgewiesen.

ii. Wesentliche Bilanzierungsgrundsätze

Hapag-Lloyd nutzt die Vereinfachungsregelung bezüglich der Beibehaltung der Definition eines Leasingverhältnisses bei der Umstellung auf IFRS 16. Der Konzern wendet daher IFRS 16 zum Zeitpunkt der Erstanwendung auf die Vereinbarungen an, die zuvor unter Anwendung von IAS 17 und IFRIC 4 als Leasingverhältnis eingestuft wurden. Die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 wird auf Verträge angewendet, die am oder nach dem 1. Januar 2019 abgeschlossen oder geändert wurden.

Das single accounting model nach IFRS 16 führt dazu, dass sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Leasingvereinbarungen in der Bilanz zu erfassen sind, es sei denn (jeweils Wahlrecht), (1) die Laufzeit beträgt 12 Monate oder weniger oder (2) es handelt sich um einen geringwertigen Vermögenswert. Nimmt der Leasingnehmer eine der beiden zuvor aufgeführten Erleichterungsvorschriften in Anspruch, entspricht die bilanzielle Darstellung dem bisherigen Mietleasing.

Zum Zeitpunkt zu dem der Leasinggegenstand zur Nutzung zur Verfügung gestellt wird, weist Hapag-Lloyd in der Bilanz ein Nutzungsrecht unter dem Sachanlagevermögen und eine Leasingverbindlichkeit unter den Finanzschulden aus. Das Nutzungsrecht wird zu Beginn zu Anschaffungskosten bewertet. Die Folgebilanzierung erfolgt zu den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungen sowie bestimmter Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit aufgrund von Modifikationen. Die Leasingverbindlichkeit wird zu Beginn mit dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen bewertet. Die Leasingzahlungen werden dabei mit dem im Leasingvertrag impliziert festgelegten Zinssatz oder, wie in den überwiegenden Fällen, mit dem inkrementellen Zinssatz abgezinst.

Hapag-Lloyd berücksichtigt ein- und zweiseitig vorliegende Kündigungsrechte in den untersuchten Verträgen gemäß IFRS 16. Bei einseitigen Kündigungsrechten, die bei Hapag-Lloyd vor allem bei Containerschiffsverträgen und bei angemieteten Bürogebäuden, -flächen und Parkplätzen vorliegen können, wird für die Bestimmung der Laufzeit des Vertrags die Wahrscheinlichkeit der Ausübung der bestehenden Option unter Beachtung ökonomischer Gegebenheiten und auf Einzelbasis bewertet.

Beidseitige Kündigungsrechte bestehen im Wesentlichen bei einer überwiegenden Anzahl von Containermietverträgen. Diese Kündigungsrechte können von beiden Seiten flexibel und unabhängig voneinander ausgeübt werden. Bei der Bestimmung der bilanziellen Laufzeit dieser Containermietverhältnisse hat Hapag-Lloyd in Übereinstimmung mit IFRS 16.B34 zu beurteilen,

ob bei Rückgabe von Containern oder bei Kündigung dieser Containermietverhältnisse Strafzahlungen in einem nicht nur insignifikanten Umfang auftreten können. Hierbei beurteilt Hapag-Lloyd auch mögliche ökonomische Nachteile. Bestehen nach Ansicht von Hapag-Lloyd auch bei ökonomischer Betrachtungsweise bei Kündigung dieser Verträge keine Nachteile in einem mehr als insignifikanten Umfang, wird in Übereinstimmung mit IFRS 16 die Vertragslaufzeit unter Berücksichtigung der Kündigungsfrist im jeweiligen Vertrag und einer ggf. vorliegenden Übergangsperiode bestimmt. Liegen aus Sicht von Hapag-Lloyd Nachteile in einem mehr als nur insignifikanten Umfang vor, wird dies bei der Beurteilung der Laufzeit des Vertrags entsprechend berücksichtigt und die Laufzeit bis zum Wegfall der Nachteile verlängert. Die Beurteilung hat wesentliche Auswirkungen auf den Betrag der Leasingverbindlichkeiten und der Nutzungsrechte.

Hapag-Lloyd trennt bei Leasingverträgen, die ein Leasingverhältnis beinhalten, eine Leasingkomponente von einer Nichtleasingkomponente und ordnet die vertragliche Gegenleistung jeder Leasing- und Nichtleasingkomponente auf der Grundlage ihres relativen Einzelveräußerungspreises zu. Vom praktischen Behelf, auf eine Trennung von Leasing- und Nichtleasingkomponente zu verzichten, macht Hapag-Lloyd keinen Gebrauch.

iii. Übergangszeitpunkt

Hapag-Lloyd als Leasingnehmer erfasst für Leasingverhältnisse aller Vermögenswertklassen, die zuvor gemäß IAS 17 als Mietleasingvereinbarungen eingestuft waren und für die keine praktischen Behelfe zum Erstanwendungszeitpunkt in Anspruch genommen wurden, eine Leasingverbindlichkeit. Diese wird mit dem Barwert der verbleibenden Leasingzahlungen bewertet, abgezinst unter Anwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes zum 1. Januar 2019. Ebenso erfasst Hapag-Lloyd als Leasingnehmer ein Nutzungsrecht für Leasingverhältnisse aller Vermögenswertklassen, die zuvor gemäß IAS 17 als Mietleasingvereinbarungen eingestuft waren.

Grundsätzlich bewertet Hapag-Lloyd das Nutzungsrecht aus der Leasingverbindlichkeit einzeln und in den Vermögenswertklassen (1), (2), (3) und (4) in Höhe der Leasingverbindlichkeit, die um den Betrag der im Voraus geleisteten oder abgegrenzten Leasingzahlungen berichtigt wird, die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018 ausgewiesen waren. In den Vermögenswertklassen (1) und (2) wird in ausgewählten Fällen zur Bewertung des Nutzungsrechts bei Hapag-Lloyd der Buchwert angesetzt, als ob der Standard bereits seit dem Bereitstellungsdatum angewendet worden wäre, und dieser unter Anwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung abgezinst. An dieser Stelle ergibt sich ein kumulierter Effekt aus der erstmaligen Anwendung des neuen Standards, der ergebnisneutral zum Erstanwendungszeitpunkt mit den Gewinnrücklagen verrechnet wird.

Im Übergangszeitpunkt zum 1. Januar 2019 nimmt Hapag-Lloyd zudem die folgenden Erleichterungsvorschriften in Anspruch:

Hapag-Lloyd wendet IFRS 16 auf ein Portfolio ähnlich ausgestalteter Containermietverträge an.

Hapag-Lloyd wendet zum Erstanwendungszeitpunkt einen von der Vermögenswertklasse, Laufzeit und Besicherung abhängigen Abzinsungssatz auf ein Portfolio ähnlich ausgestalteter Leasingverträge an. Der Abzinsungssatz entspricht dabei dem jeweiligen zum Umstellungszeitpunkt anzuwendenden Grenzfremdkapitalzinssatz für die 5 definierten Vermögenswertklassen. Neben den gemieteten Containerschiffen, die im Wesentlichen hinsichtlich einer ähnlichen Restlaufzeit

zusammengefasst werden, betrifft diese Annahme die Containermietverträge, die hinsichtlich Containertyp und Restlaufzeit zusammengefasst werden, und die angemieteten Bürogebäude, -flächen und Parkplätze sowie Leasingfahrzeuge.

Hapag-Lloyd nimmt bei Leasingverhältnissen, bei denen es sich um belastende Verträge nach IAS 37 Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen handelt, den praktischen Behelf in Anspruch und berichtigt das Nutzungsrecht zum 1. Januar 2019 um den Betrag, der in der Bilanz zum 31. Dezember 2018 als Rückstellung für belastende Verträge ausgewiesen war.

Zum Erstanwendungszeitpunkt behandelt Hapag-Lloyd Leasingverhältnisse aller Vermögenswertklassen, deren Laufzeit innerhalb von 12 Monaten nach dem 1. Januar 2019 endet, grundsätzlich als kurzfristige Leasingverhältnisse gemäß IFRS 16. Die entsprechenden Aufwendungen, die im Wesentlichen aus in 2019 auslaufenden Containerschiffsverträgen resultieren, werden in den Angaben für die Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse des Geschäftsjahres 2019 ausgewiesen werden.

Anfängliche direkte Kosten wurden zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung für die Berechnung der Höhe des Nutzungsrechts unberücksichtigt gelassen.

Im Hapag-Lloyd Konzern ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die bestehenden Finanzierungsleasingverhältnisse. Hapag-Lloyd als Leasingnehmer erfasst für Leasingverhältnisse, die zuvor gemäß IAS 17 als Finanzierungsleasingverhältnisse eingestuft waren, den Buchwert des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zum 1. Januar 2019 in Höhe des Buchwerts, der sich bei der Bewertung des geleasteten Vermögenswerts und der Leasingverbindlichkeit gemäß IAS 17 zum 31. Dezember 2018 ergibt. Ab dem 1. Januar 2019 kommen die Regelungen von IFRS 16 auf diese Leasingverhältnisse zur Anwendung.

In sämtlichen Finanzierungsverträgen, die Darlehensbedingungen hinsichtlich der einzuhaltenden Mindesteigenkapitalquote auf Konzernebene (Financial Covenant) enthalten, wurden Anpassungen vorgenommen. Der Konzern erwartet, dass die Anwendung von IFRS 16 keine Auswirkungen auf seine Fähigkeit hat, die Darlehensbedingungen hinsichtlich der einzuhaltenden Mindesteigenkapitalquote auf Konzernebene zu erfüllen.

iv. Hapag-Lloyd als Leasinggeber

Da Hapag-Lloyd nur in geringem Umfang als Leasinggeber auftritt, entstehen durch IFRS 16 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

v. Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 16

Die Änderung der Rechnungslegungsmethode beeinflusst die folgenden Bilanzposten zum 1. Januar 2019 wie folgt:

Mio. EUR	1.1.2019
Nutzungsrechte ausgewiesen im Sachanlagevermögen	858,2
Anpassung ausgewiesen im erwirtschafteten Konzerneigenkapital	-17,4
Leasingverbindlichkeiten ausgewiesen unter Finanzschulden	947,6
Sonstige Verbindlichkeiten	-41,2
Sonstige Rückstellungen	-30,7

In den ausgewiesenen Nutzungsrechten und Leasingverbindlichkeiten sind keine Vermögenswerte und Schulden enthalten, die bis zum 31. Dezember 2018 nach IAS 17 im Rahmen des Finanzierungsleasings bilanziert wurden. Die bis zum 31. Dezember 2018 nach IAS 17 bilanzierten Finanzierungsleasingverhältnisse führten zum 1. Januar 2019 zu Buchwerten für Nutzungsrechte in Höhe von 172,1 Mio. EUR und für Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 99,0 Mio. EUR.

Ausgehend von den operativen Leasingverpflichtungen zum 31. Dezember 2018 ergab sich folgende Überleitung auf den Eröffnungsbilanzwert der Leasingverbindlichkeiten zum 1. Januar 2019:

Mio. EUR	1.1.2019
Zum 31. Dezember 2018 angegebene Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen (undiskontiert)	1.102,9
Abzinsung	-149,5
Zum 31. Dezember 2018 angegebene Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen (diskontiert)	953,4
Zzgl. zum 31. Dezember 2018 bilanzierte Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	99,0
(Abzgl.) Leasingverhältnisse gemäß IFRS 16.4 für andere immaterielle Vermögenswerte	-157,0
(Abzgl.) kurzfristige Leasingverhältnisse, die linear als Aufwand erfasst werden	-146,1
(Abzgl.) Verträge, die als Dienstleistungsverträge neu eingeschätzt wurden	-126,8
(Abzgl.) Leasingverhältnisse über Vermögenswerte mit geringem Wert, die linear als Aufwand erfasst werden	-0,3
Zzgl. kündbarer Operating-Leasingverhältnisse	291,4
Zzgl. Anpassungen aufgrund unterschiedlicher Einschätzungen von Vertragsoptionen	100,2
Zzgl. sonstiger Anpassungen	32,8
Am 1. Januar 2019 bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	1.046,6

Die Leasingverbindlichkeiten wurden unter Verwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes zum 1. Januar 2019 abgezinst. Der gewichtete durchschnittliche Zinssatz betrug 6,0 %.

Für die ersten 9 Monate 2019 bzw. zum 30. September 2019 ergaben sich folgende Darstellungen in der Konzernbilanz sowie in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung:

Leasing in der Konzernbilanz

Mio. EUR	30.9.2019
Nutzungsrechte ausgewiesen im Sachanlagevermögen	1.245,8
Leasingverbindlichkeiten	1.265,7

Leasing in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	30.9.2019
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	335,1
Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten	54,5

Die ausgewiesenen Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten zum 30. September 2019 sowie die ausgewiesenen Abschreibungen und Zinsaufwendungen für die ersten 9 Monate 2019 beziehen sich sowohl auf die ehemaligen Finanzierungsleasingvereinbarungen als auch die seit dem 1. Januar 2019 zu berücksichtigenden Mietleasingvereinbarungen. Eine Unterscheidung zwischen Finanzierungs- und Mietleasingvereinbarung wird nicht mehr vorgenommen.

Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Hapag-Lloyd hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2019 die Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) angepasst. Bisher erfolgte eine Aufgliederung nach den Hauptaufwandsarten, wobei die Bewertungseffekte aus Währungsschwankungen in der jeweiligen GuV-Position ausgewiesen wurden. Die neue Struktur basiert auf der separaten Darstellung der einzelnen Bestandteile der Leistungserstellung im Hapag-Lloyd Konzern und trennt operative Effekte von Bewertungseffekten. Zielsetzung der Änderung ist die Zurverfügungstellung einer detaillierteren Informationsbasis und die stärkere Harmonisierung zwischen der extern kommunizierten GuV-Struktur und dem internen Management Reporting. Die vorgenommenen Anpassungen ergeben sich aus folgenden Tabellen:

Mio. EUR	Konzern-GuV vor Anpassungen	Anpassungen			
	1.1.2018–30.9.2018	Umgliederung Währungs-umrechnungseffekte	Umgliederung Zuschüsse	Umgliederung Kommissionen	Umgliederung nicht abziehbare indirekte Steuern
Umsatzerlöse	8.428,0	36,2	–	–	–
Sonstige betriebliche Erträge	70,4	–	–15,1	–	–
Transportaufwendungen	–6.899,9	–33,5	–	–59,5	–28,3
Personalaufwendungen	–477,9	–6,6	15,1	–	–
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–512,9	–	–	–	–
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–339,5	–	–	59,5	28,3
	–	4,0	–	–	–
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	268,2	–	–	–	–
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	22,3	–	–	–	–
Übriges Finanzergebnis	10,3	–	–	–	–
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	300,8	–	–	–	–
Zinserträge	14,0	–	–	–	–
Zinsaufwendungen	–274,0	–	–	–	–
	–	–	–	–	–
Ergebnis vor Steuern	40,8	–	–	–	–
Ertragsteuern	–28,3	–	–	–	–
Konzernergebnis	12,5	–	–	–	–

¹ Die sonstigen Umgliederungen betreffen im Wesentlichen Kostenrückerstattungen.

² In der Position übrige Finanzposten sind sowohl realisierte als auch unrealisierte Kurseffekte aus der Fremdwährungsumrechnung von Finanzschulden inklusive der zugehörigen Hedgeeffekte als auch Fair-Value Änderungen aus Finanzinstrumenten enthalten.

Anpassungen			Konzern-GuV nach Anpassungen	
Umgliederung Währungs-umrechnungs-gewinne/ -verluste aus Finanzierungen	Zusammen-führung sonstige betriebliche Erträge/ Auf-wendungen	Sonstige Umgliederungen ¹		1.1.2018–30.9.2018
–	–	22,1	Umsatzerlöse	8.486,4
–3,8	–51,5	–		–
–	–	–22,2	Transportaufwendungen	–7.043,4
–	–	1,3	Personalaufwendungen	–468,2
–	–	–	Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–512,9
2,0	249,7	–		–
–	–198,1	–1,6	Sonstiges betriebliches Ergebnis	–195,7
–	–	–	Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	266,2
–	–	–	Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	22,3
–	–	0,2	Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	10,5
–	–	–	Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	299,1
–	–	–	Zinserträge und ähnliche Erträge	14,0
–	–	–	Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	–274,0
1,7	–	–	Übrige Finanzposten ²	1,7
–	–	–	Ergebnis vor Steuern	40,8
–	–	–	Ertragsteuern	–28,3
–	–	–	Konzernergebnis	12,5

Mio. EUR	Konzern-GuV vor Anpassungen	Anpassungen			
	1.7.2018– 30.9.2018	Umgliederung Währungs- umrechnungs- effekte	Umgliederung Zuschüsse	Umgliederung Kommissionen	Umgliederung nicht abziehbare indirekte Steuern
Umsatzerlöse	3.035,5	11,1	–	–	–
Sonstige betriebliche Erträge	24,3	–	–4,8	–	–
Transportaufwendungen	–2.420,3	–13,7	–	–25,6	–19,1
Personalaufwendungen	–156,0	–2,0	4,8	–	–
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–176,4	–	–	–	–
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–112,1	–	–	25,6	19,1
	–	4,6	–	–	–
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	195,0	–	–	–	–
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,8	–	–	–	–
Übriges Finanzergebnis	10,3	–	–	–	–
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	212,1	–	–	–	–
Zinserträge	2,8	–	–	–	–
Zinsaufwendungen	–90,1	–	–	–	–
	–	–	–	–	–
Ergebnis vor Steuern	124,8	–	–	–	–
Ertragsteuern	–11,4	–	–	–	–
Konzernergebnis	113,4	–	–	–	–

¹ Die sonstigen Umgliederungen betreffen im Wesentlichen Kostenrückerstattungen.

² In der Position übrige Finanzposten sind sowohl realisierte als auch unrealisierte Kurseffekte aus der Fremdwährungsumrechnung von Finanzschulden inklusive der zugehörigen Hedgeeffekte als auch Fair-Value Änderungen aus Finanzinstrumenten enthalten.

Anpassungen				Konzern-GuV nach Anpassungen
Umgliederung Währungs- umrechnungs- gewinne/ -ver- luste aus Finanzierungen	Zusammen- führung sonstige betriebliche Erträge/ Auf- wendungen	Sonstige Umgliederungen ¹		1.7.2018– 30.9.2018
–	–	8,5	Umsatzerlöse	3.055,2
–4,6	–15,0	–		–
–	–	–8,5	Transportaufwendungen	–2.487,1
–	–	2,0	Personalaufwendungen	–151,3
–	–	–	Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–176,4
0,9	66,5	–		–
–	–51,5	–2,5	Sonstiges betriebliches Ergebnis	–49,5
–	–	–	Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	191,0
–	–	–	Ergebnis aus nach der Equity- Methode einbezogenen Unternehmen	6,8
–	–	0,2	Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	10,5
–	–	–	Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	208,4
–	–	–	Zinserträge und ähnliche Erträge	2,8
–	–	–	Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	–90,1
3,6	–	–	Übrige Finanzposten ²	3,6
–	–	–	Ergebnis vor Steuern	124,8
–	–	–	Ertragsteuern	–11,4
–	–	–	Konzernergebnis	113,4

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. September 2019 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 143 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2018: 145) sowie unverändert zum Jahresende 2018 6 nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen. Eine neugegründete Gesellschaft wurde in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Aus der Liquidation von 3 Gesellschaften ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Hapag-Lloyd Konzern wird vom Vorstand als eine Geschäftseinheit weltweit mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen sind Frachtrate und Transportmenge nach geografischen Regionen sowie das EBIT und das EBITDA aus Konzernsicht.

Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des Absatzmarkts und der wesentlichen Kunden erfolgen basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten maritimen Vermögenswerte. Die Umsatzerlöse werden ausschließlich durch die Tätigkeit als Containerlinienschiffahrtsunternehmen erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus dem Transport und Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen, die global generiert werden. Da der Hapag-Lloyd Konzern weltweit mit demselben Produkt über das gesamte Liniennetz agiert, hat der Vorstand entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden sowie das EBIT und EBITDA als zentrale Steuerungsgrößen verschiedenen Fahrtgebieten zuzuordnen. Sämtliche Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen des Konzerns sind daher nur dem Segment Containerlinienschiffahrt zuzuordnen. Angegeben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die diesem Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

Transportmenge pro Fahrtgebiet¹

TTEU	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Atlantik	489	468	1.472	1.382
Transpazifik	512	520	1.456	1.459
Fernost	593	595	1.771	1.711
Mittlerer Osten	335	346	1.030	1.071
Intra-Asien	230	257	666	776
Lateinamerika	722	719	2.112	2.072
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	163	146	505	430
Gesamt	3.045	3.052	9.011	8.900

¹ Aufgrund von organisatorischen Veränderungen werden zum einen die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMA zugeordnet. Seit dem dritten Quartal 2019 werden zudem die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Frachtraten pro Fahrtgebiet¹

USD/TEU	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Atlantik	1.411	1.357	1.374	1.318
Transpazifik	1.357	1.268	1.328	1.243
Fernost	912	978	922	940
Mittlerer Osten	733	750	748	770
Intra-Asien	552	519	543	514
Lateinamerika	1.146	1.119	1.156	1.113
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.072	1.000	1.047	955
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.084	1.055	1.075	1.032

¹ Aufgrund von organisatorischen Veränderungen werden zum einen die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMA zugeordnet. Seit dem dritten Quartal 2019 werden zudem die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet¹

Mio. EUR	Q3 2019	Q3 2018 ²	9M 2019	9M 2018 ²
Atlantik	620,4	544,7	1.799,8	1.524,2
Transpazifik	624,4	564,7	1.721,1	1.517,3
Fernost	580,3	452,1	1.452,4	1.214,2
Mittlerer Osten	221,2	223,6	685,6	690,2
Intra-Asien	114,1	114,4	321,6	333,8
Lateinamerika	744,6	690,3	2.173,2	1.929,4
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	63,1	171,2	471,0	475,8
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	275,9	294,0	857,4	801,4
Gesamt	3.244,0	3.055,2	9.482,1	8.486,4

¹ Aufgrund von organisatorischen Veränderungen werden zum einen die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMA zugeordnet. Seit dem dritten Quartal 2019 werden zudem die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

² Infolge der Darstellungsänderung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung kommt es zu einer Anpassung der Umsatzerlöse für 9M 2018 um 58,4 Mio. EUR von 8.428,0 Mio. EUR auf 8.486,4 Mio. EUR und für Q3 2018 um 19,7 Mio. EUR von 3.035,5 Mio. EUR auf 3.055,2 Mio. EUR.

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind in wesentlichem Umfang Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage & Detention) sowie Erlöse aus Chartermieten und aus der Überlassung von Containerstellplätzen enthalten.

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ergibt sich wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt aus dem operativen Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) sowie das Ergebnis aus den nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen des Segments entsprechen dem des Konzerns.

Mio. EUR	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	554,4	384,8	1.510,5	812,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	300,9	176,4	867,7	512,9
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	253,4	208,4	642,8	299,1
Ergebnis vor Steuern (EBT)	163,4	124,8	327,0	40,8
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	10,2	6,9	27,7	22,3

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung sind im Konzernzwischenlagebericht im Kapitel „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

Ergebnis je Aktie

	Q3 2019	Q3 2018	9M 2019	9M 2018
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	148,9	112,4	286,8	4,4
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	0,85	0,64	1,63	0,03

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ist der Quotient aus dem den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zustehenden Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktienanzahl.

In den ersten 9 Monaten 2019 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der Geschäfts- oder Firmenwert sowie die immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2018 durch Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 159,8 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 74,5 Mio. EUR auf die sonstigen immateriellen Vermögenswerte aus.

Sachanlagen

Mio. EUR	30.9.2019	31.12.2018
Schiffe ¹	7.813,0	7.141,4
Container ¹	2.300,1	1.834,8
Übrige Anlagen ¹	229,9	137,1
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	46,6	6,4
Gesamt	10.389,6	9.119,7

¹ Inklusive Nutzungsrechte gemäß IFRS 16 in 2019

In der Berichtsperiode erhöhte sich das Sachanlagevermögen vor allem durch die erstmalige Bilanzierung von Nutzungsrechten gemäß IFRS 16 zum Jahresbeginn. Darüber hinaus wurden in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2019 Nutzungsrechte in Höhe von 524,0 Mio. EUR eingegangen. Planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagevermögen und auf Nutzungsrechte mit einem Betrag von 793,2 Mio. EUR und stichtagsbedingte Währungseffekte in Höhe von 477,3 Mio. EUR wirkten sich mindernd auf die Buchwerte zum 30. September 2019 aus.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	30.9.2019	31.12.2018
Guthaben bei Kreditinstituten	552,9	638,3
Kassenbestand und Schecks	28,5	18,8
Gesamt	581,4	657,1

Zum 30. September 2019 war ein Betrag in Höhe von 10,6 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 11,1 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu 3 Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 4,1 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 4,4 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen.

Kumuliertes übriges Eigenkapital

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen, die Rücklage für Cashflow Hedges, die Rücklage für Kosten der Absicherung, die Währungsrücklage sowie die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (30. September 2019: –183,4 Mio. EUR; 31. Dezember 2018: –112,6 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Aufwendungen und Erträge aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der in den ersten 9 Monaten 2019 im sonstigen Ergebnis erfasste Aufwand aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens aufgrund des gesunkenen Marktzinssatzes verringerte die Rücklage um 70,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Erhöhung um 4,3 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des inneren Werts und der Kassakomponente aus Sicherungsgeschäften und beträgt –18,2 Mio. EUR zum 30. September 2019 (31. Dezember 2018: –0,8 Mio. EUR). In den ersten 9 Monaten 2019 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –54,5 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –6,1 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 37,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 38,9 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des Zeitwerts und der Terminkomponente aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 30. September 2019 –8,3 Mio. EUR (31. Dezember 2018: –7,7 Mio. EUR). In den ersten 9 Monaten 2019 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –29,9 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –27,5 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 20,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 20,7 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von 737,2 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 439,7 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die in den ersten 9 Monaten 2019 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 297,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 203,3 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

In der Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile wird die Differenz aus den betreffenden nicht beherrschenden Anteilen und dem voraussichtlichen Kaufpreis zum Zeitpunkt des Zugangs der Put-Option erfasst. Wertänderungen der finanziellen Verbindlichkeit werden in der Folgezeit erfolgswirksam im Zinsergebnis erfasst. Zum 30. September 2019 belief sich die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile wie zum Jahresende 2018 auf –0,5 Mio. EUR.

Rückstellungen

Im Rahmen des Unternehmenserwerbs der UASC-Gruppe durch den Hapag-Lloyd Konzern mit Wirkung zum 24. Mai 2017 hat der Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns im Juni 2017 einen Restrukturierungsplan beschlossen. Der Plan umfasst die Umsetzung der Integration und der daraus unmittelbar resultierenden neuen Organisationsstruktur des Konzerns. Von der zum 31. Dezember 2018 noch bestehenden Rückstellung in Höhe von 6,1 Mio. EUR wurden in den ersten neun Monaten 2019 2,0 Mio. EUR verbraucht.

In Übereinstimmung mit IAS 37 wurden in den ersten neun Monaten für potenzielle Aufwendungen aus Schäden an Schiffen, Ladungen und Gerätschaften sowie für Kosten der Rettung Rückstellungen gebildet. Die wesentlichen Schadensfälle belaufen sich auf einen Rückstellungsbetrag in Höhe von 25,5 Mio. EUR. Für damit in Verbindung stehende und so gut wie sichere Rückgriffsansprüche gegenüber Versicherungen wurden sonstigen Forderungen aktiviert.

Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2018 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.217,7	1.217,7	1.217,7
Sonstige Forderungen	311,3	230,6	230,6
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	3,7	3,7	3,7
Eingebettete Derivate	3,7	3,7	3,7
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	4,4	4,4	4,4
Devisentermingeschäfte	0,2	0,2	0,2
Commodityoptionen	3,4	3,4	3,4
Zinsswaps	0,8	0,8	0,8
Finanzmittel	657,1	657,1	657,1
Passiva			
Finanzschulden	5.918,8	5.918,8	5.925,8
Verbindlichkeiten aus Finance Lease ²	99,1	99,1	103,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.774,1	1.774,1	1.774,1
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	2,4	2,4	2,4
Zinsswaps	2,4	2,4	2,4
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) ¹	70,1	70,1	70,1
Devisentermingeschäfte	63,7	63,7	63,7
Zinsswaps	6,4	6,4	6,4
Sonstige Verbindlichkeiten	165,3	99,4	99,4
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ³	1,7	1,7	1,8
Vertragsverbindlichkeiten	260,3	–	–

¹ Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

² Teil der Finanzschulden

³ Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 30. September 2019 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.290,0	1.290,0	1.290,0
Sonstige Forderungen	366,3	261,5	261,5
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	13,0	13,0	13,0
Eingebettete Derivate	13,0	13,0	13,0
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	13,5	13,5	13,5
Devisentermingeschäfte	0,1	0,1	0,1
Commodityoptionen	13,3	13,3	13,3
Zinsswaps	0,1	0,1	0,1
Finanzmittel	581,4	581,4	581,4
Passiva			
Finanzschulden	5.490,5	5.490,5	5.590,4
Leasingverbindlichkeiten	1.265,7	1.265,7	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.835,7	1.835,7	1.835,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	10,2	10,2	10,2
Zinsswaps	10,2	10,2	10,2
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) ¹	44,1	44,1	44,1
Devisentermingeschäfte	25,4	25,4	25,4
Zinsswaps	18,7	18,7	18,7
Sonstige Verbindlichkeiten	127,8	100,1	100,1
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	1,8	1,8	1,9
Vertragsverbindlichkeiten	360,4	–	–

¹ Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

In den sonstigen Forderungen sind Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,0 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 2,2 Mio. EUR) enthalten, die der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, da ihre Kurse auf einem aktiven Markt quotiert sind.

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus der Anleihe, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt ebenfalls der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 519,1 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 909,9 Mio. EUR; beinhaltet die finanziellen Verbindlichkeiten aus 2 Anleihen) auf.

Die Finanzschulden beinhalten außerdem eine Verbindlichkeit zur Leistung einer bedingten Gegenleistung für einen Unternehmenserwerb, für die ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 in Höhe von 0,7 Mio. EUR ermittelt wurde.

Die in den sonstigen Verbindlichkeiten enthaltenen Put-Optionen, deren beizulegender Zeitwert in Höhe von 1,9 Mio. EUR ermittelt wurde, gehören ebenfalls der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie an.

Die angegebenen beizulegenden Zeitwerte für die restlichen Finanzschulden und die derivativen Finanzinstrumente sind der Stufe 2 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet. Dies bedeutet, dass die Bewertung auf Basis von Bewertungsverfahren erfolgt, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.

Für alle übrigen Finanzinstrumente der Stufe 2 stellen i. d. R. die Buchwerte einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

In den ersten 9 Monaten 2019 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Die nachfolgenden Tabellen enthalten die Buchwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten.

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	30.9.2019	31.12.2018
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	4.554,9	4.483,5
Anleihen	452,3	923,7
Sonstige Finanzschulden	483,3	511,6
Leasingverbindlichkeiten	1.265,7	99,1
Gesamt	6.756,3	6.017,9

¹ Hier sind Verbindlichkeiten enthalten, die aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen resultieren und gemäß IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 (bis zum 31.12.2018 gemäß SIC-27) wie Darlehensfinanzierungen bilanziert werden, da die Verbindlichkeiten gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert sind.

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten nach Währungen

Mio.EUR	30.9.2019	31.12.2018
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.765,5	4.714,6
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	806,5	1.118,2
Auf SAR lautend (ohne Transaktionskosten)	160,0	194,1
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	49,7	–
Zinsverbindlichkeiten	32,1	49,8
Transaktionskosten	–57,5	–58,8
Gesamt	6.756,3	6.017,9

Nach der am 31. Januar 2019 vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG beschlossenen vorzeitigen Teilrückführung einer in 2022 fälligen Anleihe in Höhe von 170,0 Mio. EUR wurde am 14. Juni 2019 die vollständige Rückführung der Anleihe mit einem verbleibenden Betrag in Höhe von 280,0 Mio. EUR beschlossen. Sowohl die am 11. Februar 2019 erfolgte Teilrückführung als auch die am 24. Juni 2019 durchgeführte Rückführung des Restbetrags fand zu einem Rückführungskurs von 103,375 % statt. Die Anleihe wurde im Februar 2017 mit einem Nominalvolumen von insgesamt 450,0 Mio. EUR und einem Kupon von 6,75 % aufgelegt.

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres hat Hapag-Lloyd 5 Container-Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Refinanzierung von Investitionen in Reefer- und Standardcontainer durchgeführt (sog. Japanese Operating Leases („JOLs“)). Die Leasingvereinbarungen enthalten substanzielle Kaufoptionen, die Hapag-Lloyd das Recht einräumen, die Container nach 7 Jahren zurück zu kaufen. Die Transaktionen werden vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen des IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 wie Darlehensfinanzierungen bilanziert. Das Finanzierungsvolumen betrug insgesamt 193,5 Mio. EUR.

Weiterhin wurden Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Refinanzierung von 2 Containerschiffen durchgeführt (sog. Japanese Operating Leases („JOLs“)). Die Leasingvereinbarungen enthalten ebenfalls substanzielle Kaufoptionen, die das Recht einräumen, die Containerschiffe nach 8 bzw. 7,5 Jahren zurück zu kaufen. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen betrug 168,8 Mio. EUR. Die vormals mit diesen beiden Schiffen im Zusammenhang stehenden Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 115,2 Mio. EUR wurden vollständig zurückgezahlt.

Zum 30. September 2019 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 517,3 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 475,9 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Am 25. Februar 2019 hat die U.S. Department of Justice Antitrust Division ("DoJ") das offizielle Ende der Untersuchung gegen Hapag-Lloyd bestätigt. Die Ermittlungen wurden ohne Anschuldigungen gegen die Hapag-Lloyd AG, ihre verbundenen Unternehmen oder einen derzeitigen oder ehemaligen Arbeitnehmer eingestellt. Diese Untersuchung stand im Zusammenhang mit Vorladungen zu einer Anhörung des DoJ, die Unternehmensrepräsentanten am 15. März 2017 in San Francisco zugestellt wurden.

Im Übrigen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2018 keine wesentlichen Änderungen bei den Rechtsstreitigkeiten ergeben.

Zum Stichtag bestehen Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 98,8 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 107,2 Mio. EUR).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 30. September 2019 betreffen im Wesentlichen Bestellobligo

- für Investitionen in Container in Höhe von 157,4 Mio. EUR,
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 49,1 Mio. EUR,
- für Investitionen in Umrüstung für den Betrieb mit Flüssigerdgas auf Containerschiffen in Höhe von 13,3 Mio. EUR,
- für Investitionen zum Einsatz von Kraftstoff mit geringem Schwefelgehalt (Low Sulfur Fuel) auf Containerschiffen in Höhe von 11,0 Mio. EUR,
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 6,2 Mio. EUR und
- für weitere Investitionen auf Containerschiffen, insbesondere um den Winterbetrieb sicherzustellen und um die Landstromversorgung zu gewährleisten, in Höhe von insgesamt 3,3 Mio. EUR.

Der Anstieg des Bestellobligos für Investitionen in Container im Vergleich zum 31. Dezember 2018 resultiert insbesondere aus einer Bestellung von Reefercontainern in Höhe von 105,2 Mio. EUR.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2018 betrafen Bestellobligo für Investitionen in Container in Höhe von 33,4 Mio. EUR sowie für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 11,2 Mio. EUR.

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen stand der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Diese Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt. Wesentliche Veränderungen im Umfang dieser Liefer- und Leistungsbeziehungen haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2018 nicht ergeben. Die im „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts 2018 ab Seite 127 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen im Wesentlichen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Nach dem Bilanzstichtag gab es keine Ereignisse, die eine wesentliche Veränderung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns bewirkt hätten.

Hamburg, 13. November 2019

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Nicolás Burr

Dr. Maximilian Rothkopf

Joachim Schlotfeldt

VORLÄUFIGER FINANZKALENDER 2020

FEBRUAR 2020

Veröffentlichung der vorläufigen Finanzkennzahlen 2019

MÄRZ 2020

Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2019

MAI 2020

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht Q1 2020

JUNI 2020

Ordentliche Jahreshauptversammlung

AUGUST 2020

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht H1 2020

NOVEMBER 2020

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2020

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

Telefon: +49 40 3001 – 2896
Fax: +49 40 3001 – 72896

Konzernkommunikation

Telefon: +49 40 3001 – 2529
Fax: +49 40 335360

Beratung, Konzept und Layout

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Silvester Group

